9e Année ⌀ N° 413 — 50 centimes. — 18 Août 1906 ⌀ Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

LE CIRCUIT DES ARDENNES

Publications Pierre Lafitte & Cie
Journal tout ⌀ Fermes & Châteaux ⌀ Femina
Musica ⌀ Le Petit Magazine de la Jeunesse
9 11, Avenue de l'Opéra ⌀ Paris

LE VAINQUEUR DURAY, A BASTOGNE

Le Circuit des Ardennes a été gagné par Duray, sur *Lorraine-Diétrich*, pneumatiques et jantes amovibles *Michelin*.

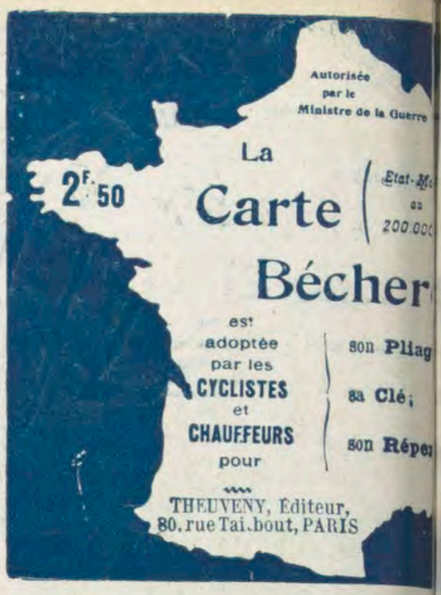
Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Étranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ⌀
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MOTO NAPHTA

PREMIERE ESSENCE DU MONDE
1er Prix du Concours
de Carburants
de l'Automobile Club de France

AUTOMOBILES MOTOBLOC
Les meilleures Voitures de tourisme
102, rue des Vivants BORDEAUX


Autorisée par le Ministre de la Guerre
La Carte Bécher
2F 50
est adoptée par les CYCLISTES et CHAUFFEURS pour
son Pliag
sa Clé;
son Répe
THEUVENY, Editeur, 80, rue Taibout, PARIS

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle. Paris.

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS
" L'ALBATROS "

H. BILLOUIN, Ingén.-const
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de gde luxe, course et route garant. dep. 120f; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves sr commande, route et course, 2 à 6 chevx dep. 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et sr commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces detachees.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03.

ANTIDERAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)
DURANDAL
Le meilleur
Le moins cher

Cycles
SAVIN
Détenteur, avec POULAIN, de
Championnat de Fr
Championnat du M
13, Rue Corbeau, PAR

ESSAYEZ TOUS LE *NOUVEAU*
PNEU CALMON
DÉPÔT à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

E. LAMBERJACK
SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS
F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

La Semaine Comique, par Henriot.

Les gondoles de Venise disparaissent pour céder la place aux canots automobiles.
Désespoir des pauvres gondoliers, obligés de modifier leur tenue !

— Baigneur, je voudrais apprendre à nager...
— Parfaitement... je vais vous enseigner le principe des ballons dirigeables...

— Ah ! mon Dieu ! un ours ! et moi qui l'avais pris de loin pour un chauffeur d'automobile !

— Monsieur, vous avez écrasé mon chien...
— Oui, mais en l'évitant, je me serais probablement tué moi-même et je ne pouvais pas hésiter entre lui et moi !

COMPTOIR BISONTIN
M. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

Pneu-Cuir IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRRXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE,
vous commencez à grossir et gro vieillir. Prenez donc tous les jo Dragées de **THYROÏDINE Bo** *votre taille restera ou redeviend*
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Château
Il est bon de prendre l'avis d'un méd

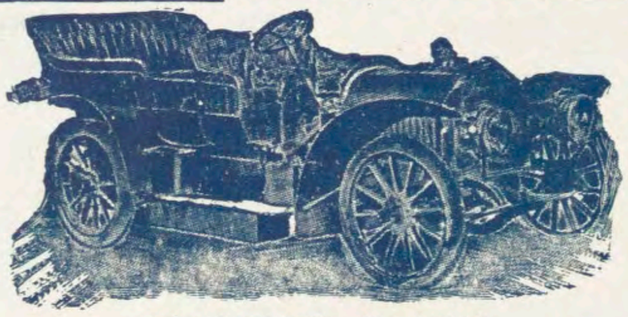
LA BENGALINE
est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse
2 fr. le flacon de 100 comprimés — EXIGER LA MARQUE : VICHY-ÉTAT

HERNIE GUÉ

par le Nouveau BANDAG
Accepté par la Société de C
Recommandé
Membres du Cor
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuis** peut se livrer à tous les travaux sans éprou Par sa pression constante il mène à la guérison E **MEYRIGNAC**, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-

PHOTOGRAPHES GUILLEMINOT
PAPIER CITRATE la pochette 0,75
0,80 la pochette
PAPIER BROMURE

L'idéal du grand touriste,
c'est la Voiture **BERLIET**

La grande victorieuse en 1905
Détient le record de la consommation
MÉDAILLE D'OR AU SALON
Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons LYON
Agents à Paris : H. TART et Cie, 2, Avenue Alphand

PARFUM FLORAMY
L.T. PIVER
PARIS

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

SANTAL MIDY
INOFFEN
Supprime Copahu
Liquides astri
GUÉRISON R
et rapide des
contagieuses;
cace dans les
de la vessie : cys
catarrhe, hém
113, faub. St-Ho

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

18 Août 1906 ⌀ N° 413
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS ✠ Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.

Duray

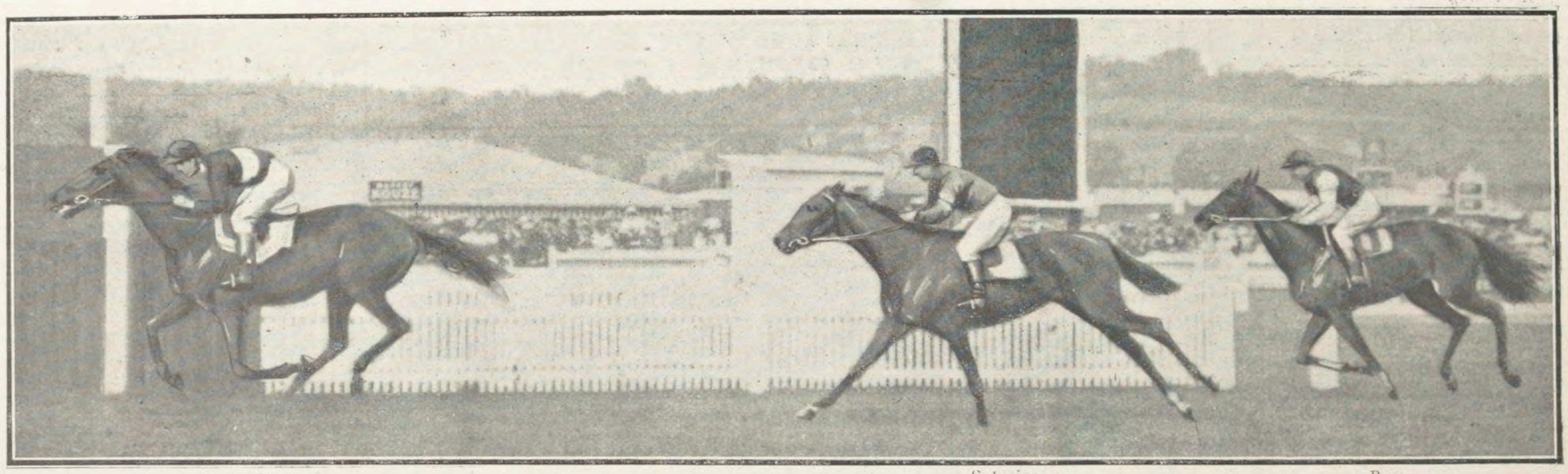
M. Guyonnet,
de la Société *Lorraine-Diétrich*

LE VAINQUEUR DURAY, AVANT LE DÉPART

Duray, qui avait la réputation d'être l'un de nos meilleurs conducteurs, mais qui était toujours poursuivi par la malchance, vient enfin de voir récompenser ses efforts. Grâce à sa merveilleuse voiture Lorraine-Diétrich, *munie de pneumatiques et de jantes amovibles* Michelin *et de la magnéto* Simms-Bosch, *radiateur* Grouvelle et Arquembourg, *il a triomphé, couvrant les 600 kilomètres du parcours dans le temps stupéfiant de 5 h. 38 m. 39 s., soit à une moyenne de près de 107 kilomètres à l'heure, battant de 20 minutes le temps de 1905. Ses camarades d'écurie, Rougier, Gabriel et Sorel, se classaient respectivement troisième, cinquième et septième.*

LES COURSES DE DEAUVILLE

(Photos de notre envoyé spécial.)



Punta Gorda — Sylvaire — Borax

L'arrivée du Prix du Salon de Trouville (10.000 francs, 2.000 mètres), Deauville, 12 août.

Gagné par Punta Gorda, à M. J. Lieux, à deux longueurs de Sylvaire, à M. Ed. Beer, lui-même à deux longueurs et demie de Borax, à M. Th. Lallouet.

Punta Gorda.

J. b. b., 4 ans, 61 kil. 1/2, par Le Capricorne et Philoé, à M. J. Lieux; jockey, Ch. Childs; entraîneur, Martin.

Ransch se met en selle sur Maintenon.

Maintenon a gagné le Prix de Longchamp, à une demi-longueur devant Moulins la Marche.

Maintenon — Moulins la Marche

Après le Prix de Longchamp, la rentrée du vainqueur.

Le Prix de Longchamp (25.000 francs, 2.600 mètres) est revenu à Maintenon, à M. W. K. Vanderbilt (Ransch), devant Moulins la Marche, à M. J. Lieux, et Phœnix, au comte Le Marois.

La vraie première de Deauville a été dimanche dernier. Maintenon a montré sa qualité en battant Moulins la Marche dans le Prix de Longchamp. L'écurie Lieux a pris sa revanche en gagnant, avec Punta Gorda le Prix du Salon de Trouville.

DE PARIS A ROUEN A LA NAGE

Paulus est parti pour Rouen ✍ La event sportif ✍ Le long des rives de la *Vie au Grand Air* a organisé ce grand Seine la foule encourage le hardi nageur.

Un pareil titre peut surprendre.

Ceux qui savent les difficultés d'une telle épreuve, tous ceux qui ont applaudi les athlètes qui ont réussi à traverser Paris de bout en bout, tous ceux qui de loin ont suivi les efforts de ceux qui ont tenté de traverser le Pas de Calais vont se demander quel homme va risquer un tel exploit sportif.

Il s'agit de Paulus, le plus réputé des nageurs français, vainqueur l'an dernier de la traversée de Paris, et qui, victime cette année d'une défaillance passagère dans la même épreuve, veut prouver à ses nombreux admirateurs qu'il est toujours le maître incomparable et l'homme merveilleux capable des plus rares prouesses.

La *Vie au Grand Air*, qui est toujours à la tête du mouvement sportif, a pris l'initiative d'organiser cette tentative de record.

C'est assez dire quel caractère sérieux cette manifestation doit prendre. Il ne s'agit pas là d'une simple exhibition, mais d'un effort consciencieux et réfléchi, qui prouvera à tous que l'eau est un élément que l'on peut vaincre, et qu'on peut dans le sport nautique réaliser des performances qu'on ne saurait facilement imaginer. La tâche que Paulus a entreprise n'est pas au-dessus des forces d'un semblable nageur; les difficultés sont sans nombre pour mener à bien un tel exploit, mais sa qualité et ses succès passés sont un sûr garant de la victoire qu'il va remporter sur les éléments. Soigneusement étudié par lui, le parcours de Paris à Rouen (243 kilom.) sera accompli en onze jours. Loin de vouloir ébahir la foule pendant les premières heures, au risque d'éprouver ensuite la défaillance, Paulus a minutieusement réglé ses étapes : par jour, il fera environ 25 kilomètres; mathématiquement, il doit rester huit heures dans l'eau en parcourant 3 kilomètres et quelques mètres à l'heure. La *Vie au Grand Air*, qui a l'honneur de surveiller cette tentative, entourera le nageur de tous les soins qu'impose un tel labeur. Elle se doit à elle-même de voir mener à bien une œuvre d'un aussi considérable enseignement sportif et l'athlète qui va établir ce rare record se doit à lui-même d'aller jusqu'au bout de la tâche qu'il s'est imposée.

Parti jeudi dernier de l'écluse de la Monnaie, en plein Paris, Paulus arrivera à Rouen le dimanche 26, en dépit de la fatigue. Il sait la difficulté de gagner ce but lointain, mais ses ressources d'énergie et de volonté, mais sa solide musculature font que nul ne peut douter de son triomphe.

D'autres, après lui, tenteront sans doute d'abaisser son record et il l'espère bien, car l'exemple qu'il donne doit être suivi et sa plus grande joie sera de voir ce record lui susciter des rivaux sur une distance qui deviendra classique.

Dans tous les sports, les efforts des premiers ont fait sourire les gens qui vivent loin de ceux qui pratiquent les exercices physiques. Mais depuis le premier Paris-Brest, quel progrès n'a pas accompli le cyclisme, jusqu'au dernier Tour de France, où l'on mit à une telle contribution l'énergie humaine ! Aurait-on pensé à cette époque que des hommes parviendraient à parcourir à pied des distances comme celles qui séparent Toulouse de Paris? L'énergie humaine ne connaît pas de bornes. Et le nageur qui réussira à descendre la Seine de Paris à Rouen aura certainement mérité dans l'histoire du sport une place spéciale, non seulement pour la nouveauté du fait, mais surtout pour la somme de courage qu'il lui faudra dépenser. Paulus est certainement le plus bel athlète qualifié pour tenter cet exploit : endurance, vitesse, il possède toutes les qualités qui conviennent au nageur. Et il est plus que probable que son record restera longtemps debout.

Depuis le premier Paris-Belfort, combien de marcheurs se sont révélés?

Evidemment on trouvera encore des gens pour dire : A quoi cela sert-il ? Mais ces gens là ne sont pas des lecteurs de la *Vie au Grand Air*, lecteurs dont la préoccupation principale est de suivre avec émoi les moindres tentatives où se révèlent les qualités précieuses de force et de volonté.

Depuis quelques années, grâce à des manifestations heureuses, la natation, qui n'était guère pratiquée, est devenue un sport éminemment populaire. On a vu, surtous les ponts et le long des berges la foule se passionner pour les exploits des Paulus, des Billington, des Jarvis, des Burgess et de Miss Kellermann.

Le but de la *Vie au Grand Air*, en organisant cette magnifique épreuve, est de prouver à tous que les exploits les plus invraisemblables sont possibles aux hommes bien entraînés, énergiques et sérieux.

La traversée de la Manche intéresse les foules. On admire l'homme ou la jeune fille qui tente à la nage un parcours de 32 kilom., on s'étonne que semblable performance puisse être essayée. Mais que devient cet étonnement en face de la tentative de record faite en ce moment par Paulus, ce splendide athlète qui n'hésite pas à se lancer dans une course de 243 kilom., exploit exceptionnel dans l'histoire du sport nautique !

Les garanties les plus sérieuses entourent cette manifestation sportive. M. Richard, chronométreur officiel, est à bord du bateau qui suit le nageur; un rédacteur et un photographe de la *Vie au Grand Air* ne quitteront pas l'athlète de Paris à Rouen; et tous ceux qui des bords de la Seine applaudiront le courageux Paulus pourront se rendre compte de la sincérité d'un record aussi inattendu.

Voici d'ailleurs le tableau de marche du nageur : Parti de l'écluse de la Monnaie, en plein Paris, le premier jour, il s'est arrêté à Asnières; le lendemain, de l'endroit même où il a atterri, il a repris, à sept heures du matin, le fil de l'eau, pour s'arrêter à Bougival; de Bougival, il gagne Conflans ; de Conflans il viendra, demain, à Meulan ; lundi il arrivera à Mantes à cinq heures, pour repartir vers la Roche-Guyon, puis Vernon, les Andelys, Poses, Elbeuf et Rouen, où il arrivera le dimanche 26 août.

Paulus a l'intention de nager le matin, dès onze heures, et de parcourir l'étape d'une traite, contrairement à ce qu'ont dit certains confrères mal informés, pour arriver chaque jour à cinq heures à l'étape.

L'effort n'en sera que plus dur, le résultat que plus splendide !

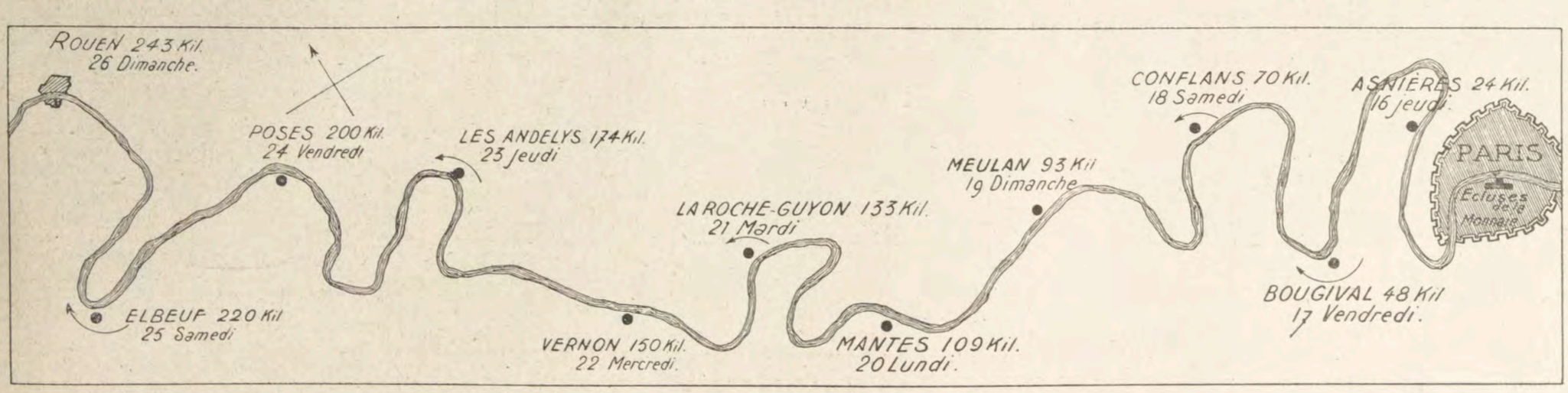
La nouveauté de la tentative mérite des encouragements qui n'ont pas manqué à Paulus. Le seul but de la *Vie au Grand Air*, qui lui a permis de tenter cette entreprise, est de la voir pleinement réussir.

Au départ de Paris, la foule qui se pressait sur les quais a encouragé le valeureux Paulus. Bravos et hurras ne lui furent pas ménagés et sur tout le parcours il recevra semblable accueil des habitants des villes qu'il traversera, accueil qui lui donnera le courage et l'énergie nécessaires pour accomplir le plus formidable évent de notre histoire sportive.

Et nous serons pleinement satisfaits si, grâce à notre concours, l'athlétisme français peut s'enorgueillir d'un exploit sans précédent.

La Vie au Grand Air.

Paulus.
Le célèbre nageur parisien, qui va établir, pour La Vie au Grand Air, *le record Paris-Rouen.*



La Seine entre Paris et Rouen.
Les 243 kilomètres du parcours seront couverts par Paulus en onze étapes.

LA COUPE DU MATIN

1

2

3

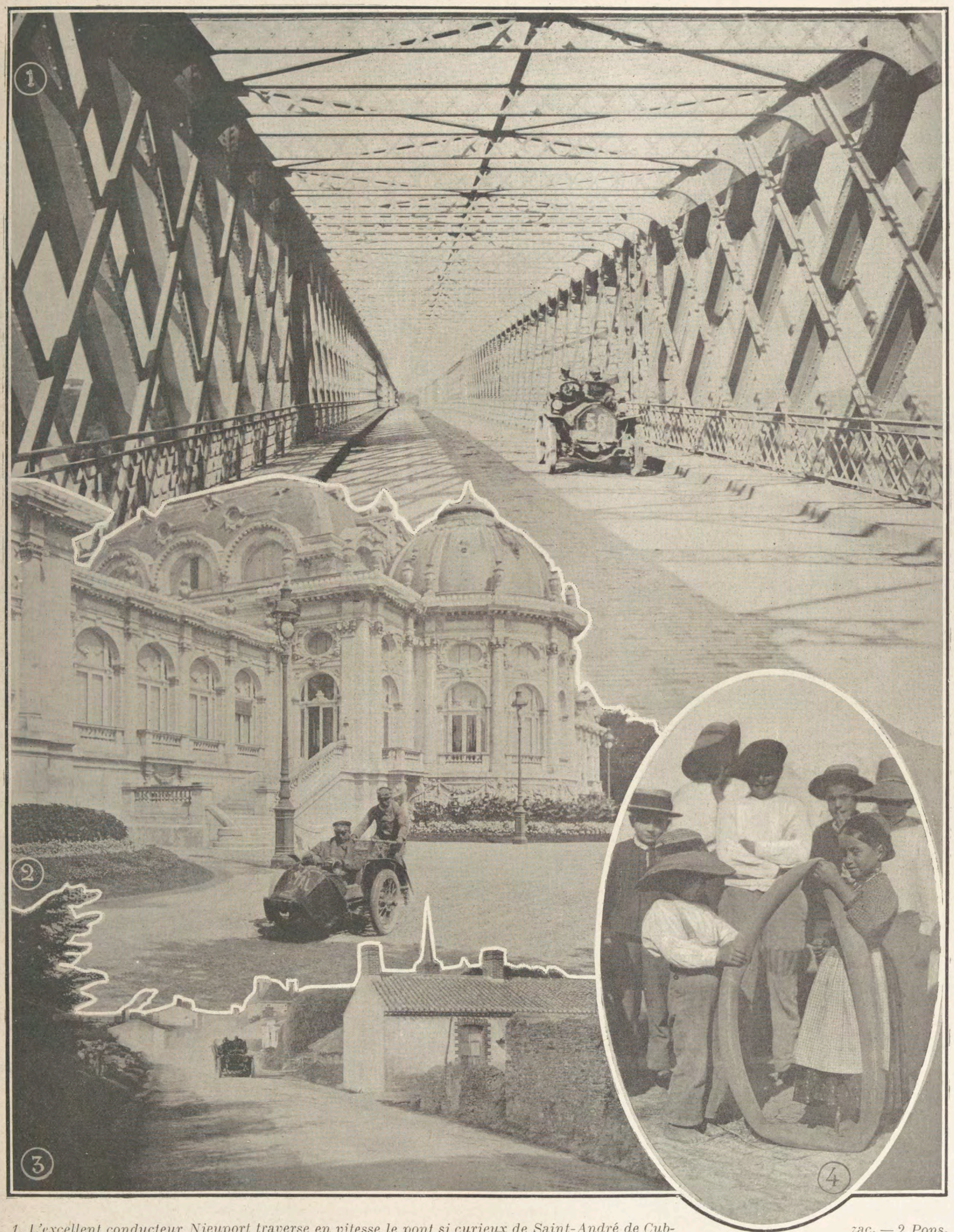
5

4

6

1. Bardin, devant les grilles du parc fermé, parle avec M. Saint-Chaffray, organisateur de la course. On se rend compte des précautions prises pour empêcher les concurrents de pénétrer dans le parc. — 2. Aux Sables-d'Olonne. Une voiture se ravitaille. Des Sablaises suivent cette opération avec intérêt. — 3. Les concurrents se rendent au départ avec une grande précipitation. M. de Perrodil leur ouvre les portes. — 4. Le sous-préfet de Marennes et le maire de Royan félicitent un concurrent.— 5. Nieuport, conduisant une Darracq, a pris à son bord le photographe Simons de la Vie au Grand Air, *qui suit la course de bout en bout. — 6. Avant de rentrer au parc fermé, les concurrents se ravitaillent et changent leurs pneumatiques.*

Les concurrents de la " Coupe du *Matin* " continuent avec courage leur formidable randonnée autour de la France. Il est extraordinaire de voir le nombre restreint de véhicules ayant jusqu'ici abandonné. Trente-sept voitures sur quarante-sept sont encore en course.



1. L'excellent conducteur Nieuport traverse en vitesse le pont si curieux de Saint-André de Cubzac. — 2. Pons, sur son mototri, muni du pneumatique cuir antidérapant Samson, *passe devant le Casino municipal de Royan. — 3. Stead, à la sortie de Pornic, profite de la belle route pour partir en quatrième vitesse. — 4. La stupéfaction de petits Vendéens qui n'ont jamais encore vu de chambre à air. Les concurrents qui ne les remplacent qu'avec rage, trouvent cet étonnement bizarre.*

DÉCADENCE DU YACHTING AUTOMOBILE

Un Sport dans le marasme — Si le grand public se désintéresse peu à peu des épreuves réservées aux canots automobiles, il semble que la faute en soit pour une grande part aux règlements et que les propriétaires de canots doivent porter eux-mêmes une certaine part de responsabilité

L'Automobile-Club de France, en vous groupant, messieurs, pour étudier les multiples et délicates questions relatives aux bateaux à tracteurs mécaniques, a voulu vous associer à l'œuvre qu'il désire entreprendre en généralisant ce moyen de transport et en développant une industrie française. Nous espérons que cette nouvelle branche de l'activité de notre production suivra les traces de son aînée qui, depuis plusieurs années, fait l'objet de toute notre sollicitude. L'un des grands facteurs du progrès que nous avons réalisé a été l'organisation des courses d'automobiles sur routes.

« L expérience nous permet de proclamer bien haut que les courses permettent de réaliser d'importantes améliorations dans la construction et, si j'en juge par les nombreuses commandes qu'à provoquées le meeting de Monaco, je suis certain que dans quelques années les usines se multiplieront et notre production nous ouvrira les portes d'une féconde exportation. »

C'est en ces termes que le baron de Zuylen s'exprimait dans son discours du premier Congrès International de la Navigation automobile, tenu au Grand Palais du 19 au 24 décembre 1904. Sages paroles cependant, comme légitimes étaient les espoirs qui les inspirèrent.

Au rebours de tout ce qu'on pouvait attendre de l'avenir, le yachting automobile est dans une complète décadence. A part le meetting de Monaco, qui ne doit pas son succès au sport seul, toutes les autres épreuves réservées aux canots à propulseurs mécaniques sombrent peu à peu dans l'indifférence générale.

Pourquoi? L'utilité du canot automobile est indéniable, celle des courses ne l'est pas moins et il semble enfin que cette nouvelle industrie, ouverte à l'activité française, ait bien des débouchés à sa disposition.

Les causes de la décadence du yachting automobile sont multiples

Quelles peuvent donc être les causes qui amèneront la disparition complète des meetings de canots automobiles, si ceux qui ont assumé le soin de ses destinées ne réagissent pas énergiquement?

Elles sont, comme on pouvait s'y attendre, de plusieurs sortes.

L'épineuse question des règlements a bien embrouillé les choses, comment le spectateur peut-il s'y reconnaître quand, dans une même réunion, il voit appliquer la jauge de Monaco, la jauge du Congrès International, sans compter la division en racers, cruisers réglementaires ou extra-réglementaires?

D'un autre côté, un règlement, pour être bon, doit influer heureusement sur la construction et amener des progrès sensibles. A ce point de vue, les règlements mis en vigueur jusqu'ici pour les racers paraissent jugés: on a pu voir au meeting de Monaco, 1906, qu'on n'avait rien gagné sur les meilleurs canots de 1905, quoique les conditions extérieures fussent au moins aussi favorables.

Il y a bien la nouvelle jauge pour les racers; mais elle rencontre beaucoup de difficultés dans son application et n'a pas l'heur de plaire aux constructeurs; il nous est donc totalement impossible de la juger.

M. André Jean, yachtsman bien connu, proposait récemment une méthode claire et assez ingénieuse: peut-être connaîtra-t-elle un meilleur sort que ses aînées.

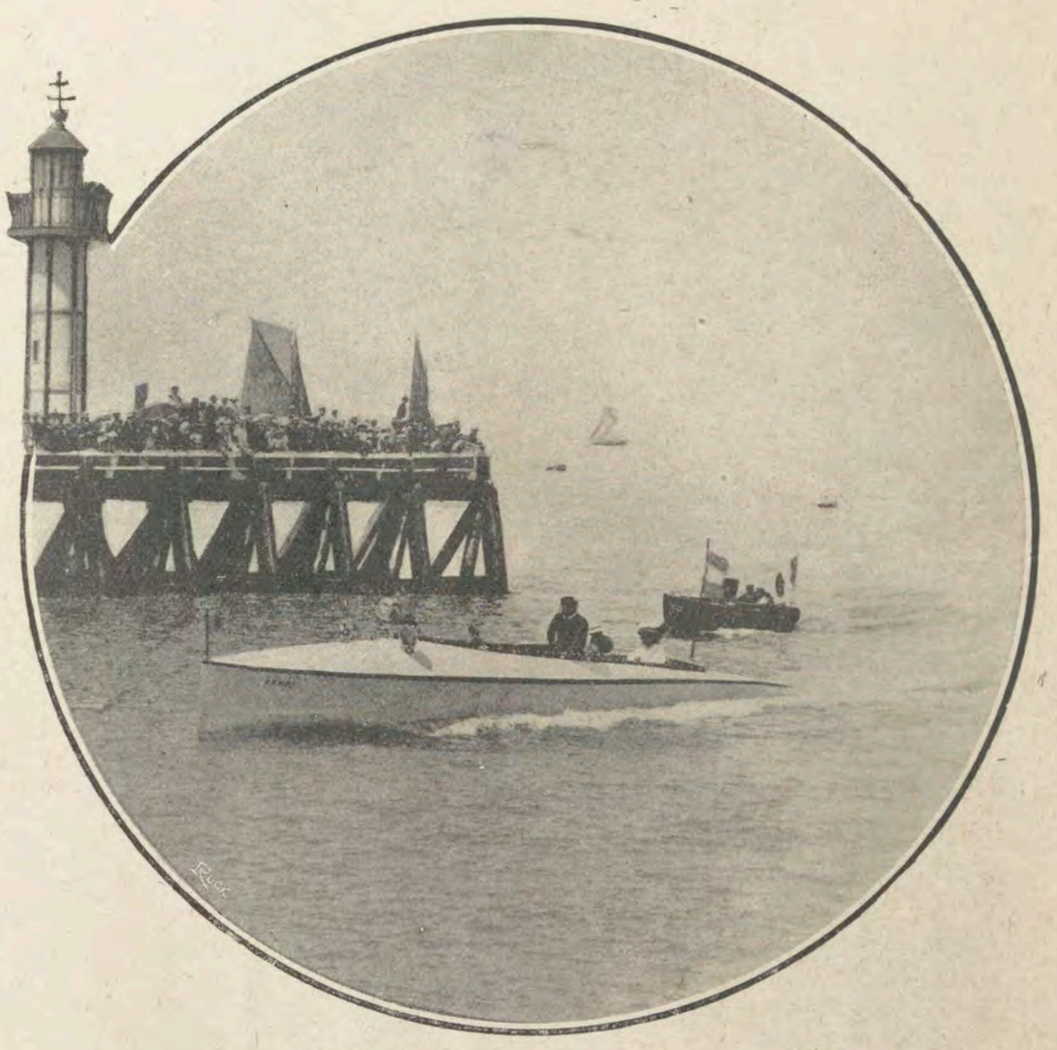
Un dernier mot pour le règlement spécial aux racers: on a poussé un peu loin le désir d'avoir quelque chose d'aussi net que dans les courses d'automobiles sur route.

Ces dernières connaissent la classification à la limite de poids: on a imposé aux canots de vitesse un classement à la longueur, c'est un peu simplet. Assurément, la longueur est un facteur important de la vitesse: mais, en vertu des lois d'homothétie, il faudrait pour battre un huit mètres pourvu de cent chevaux, un dix-huit mètres animé par plusieurs centaines de chevaux. Or, nous ne savons pas encore faire des moteurs à explosion, à grande vitesse, capables de fournir une pareille puissance de façon normale et continue.

Mais les intéressés eux-mêmes sont, dans une certaine mesure, responsables du marasme dans lequel languit le yachting-automobile; et par intéressés j'entends aussi bien les propriétaires de canots que les constructeurs de coques.

Les premiers n'aiment pas être battus: or, comme le classement des canots au point de vue vitesse est mathématiquement établi dès les premières rencontres de canots, les vaincus de là-bas s'abstiennent dans toutes les épreuves subséquentes. C'est confondre trop aisément sa propre cause et celle des sports: et puis je ne vois pas bien en quoi il peut être vexant d'être battu, ou par un moteur plus puissant, ou par une coque mieux tracée.

Ainsi, nous assistons, cette année, la plupart du temps, aux quasi walk-overs du *Calipso* et du *Mendelssohn* dans leurs catégories respectives. Un tel état de choses est éminemment fâcheux, parce qu'il détruit ce précieux facteur qui est l'émulation.



Le *Pampa*, à M. de Anchorena.
Ce joli bateau, tout à fait réussi de lignes, a été très remarqué à Trouville, son port d'attache.

Peut-être, pour y remédier, pourrait-on multiplier les épreuves courues en handicap et à ce point de vue, la nouvelle jauge était du plus haut intérêt: c'est pourquoi il serait bon qu'on se mît d'accord pour faciliter les conditions de son application au lieu de la condamner par avance, sans savoir au juste ce qu'elle vaut.

Quant aux constructeurs de coques, ils ont eu le tort de travailler exclusivement en vue des courses: celles-ci ne sont pas un but, mais un moyen. L'avenir du yachting automobile n'est pas dans la voie sportive. Trop de causes s'y opposent: la difficulté de circulation sur les rivières, fleuves ou canaux n'est pas la moindre, et puis, à vrai dire, la jouissance supérieure qu'éprouve le passionné de locomotion aquatique n'est pas du même ordre que celle qu'éprouve l'homme qui mène une voiture automobile.

Nécessité d'un pouvoir unique

Enfin, une deuxième cause, moins apparente mais non moins profonde, n'a pas laissé que d'influencer défavorablement les destiées du yachting automobile.

M. de Zuylen, dans le discours dont je citais plus haut une partie essentielle, était parfaitement fondé à penser que l'essor du canot à moteur suivrait une progression ascendante, rapidement croissante, analogue à celle de la voiture automobile. Mais celle-ci a toujours vu les événements qui l'intéressaient régis par un pouvoir unique, l'Automobile-Club de France. Tout s'en est ressenti et ce n'est pas la première fois que le développement logique d'une idée directrice toujours identique à elle-même a produit les plus heureux effets.

Or, ce malheureux yachting automobile a été trop tiraillé entre trop d'influences souvent contradictoires. Certains organisateurs ont erré, de bonne foi assurément, mais cela n'en a pas moins été nuisible à l'avenir d'une cause cependant bien intéressante.

Est-ce à dire que le yachting-automobile soit condamné? Loin de là: il faut seulement s'inspirer des enseignements du passé et chercher à réagir contre les causes de décadence que je viens d'exposer rapidement.

C. Faroux.

AVANTAGE A NOS ABONNÉS

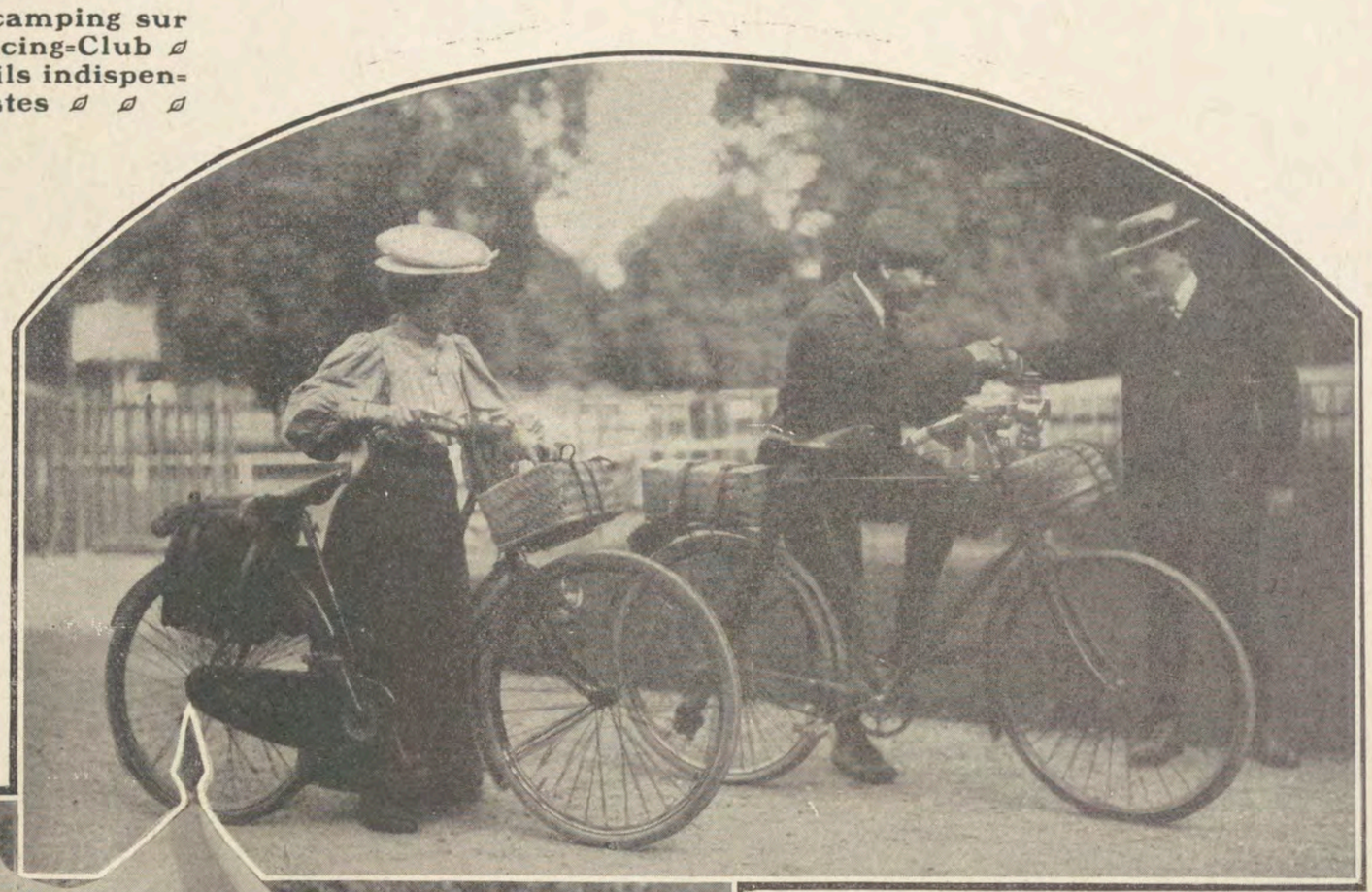
1. Nos abonnés ont droit à une prime magnifique, consistant en une parure de chemise en titre fixe, d'une valeur de 26 francs. Pour la recevoir, envoyer 3 fr. 50 pour la France, 6 francs pour l'étranger, pour frais divers. 2. L'abonnement étant de 24 francs par an et l'année se composant de 52 numéros à 50 centimes, les acheteurs au numéro payent 26 francs; les abonnés bénéficient donc d'une réduction de 2 francs. 3. Les renseignements qui nous sont demandés par nos abonnés leur sont adressés à titre gracieux, alors que nos lecteurs doivent joindre 30 centimes aux demandes de réponses par lettres. 4. Les numéros exceptionnels sont envoyés à nos abonnés sans augmentation de prix. 5. Les numéros de la Vie au Grand Air *et des autres publications Pierre Lafitte et Cie qui manquent à la collection de nos abonnés leur sont envoyés à moitié prix.*

LA VIE DE CAMPING

Des cyclistes qui emportent leur camping sur leur machine ⁄ Le camp du Racing-Club ⁄ Pratiques et légers, tous les appareils indispensables sont emportés par les touristes ⁄ ⁄ ⁄

Le camping est à l'ordre du jour. Nombreux sont ceux qui se plaignent des mauvais hôtels et qui ont décidé, dorénavant, de ne plus compter parmi les clients des auberges de la route. L'automobile est pourvue de tentes et d'accessoires qui permettent de s'installer confortablement au coin du premier bois venu et l'on a vu au Circuit de la Sarthe s'ériger une multitude de petites tentes gracieuses sous lesquelles reposaient de décidés sportsmen et d'élégantes mondaines.

Mais, une fois de plus, l'Angleterre nous donne un exemple sportif qui mérite d'être suivi. Il y a de l'autre côté du détroit une société : le Camping Cycling Club, qui compte plus de trois cents membres. Chaque samedi, par petits groupes, les touristes s'en vont en excursion, munis de tout ce qu'il faut pour se mettre à l'abri et passer une nuit confortable.



L'arrivée au campement.

Les sacs, attachés aux bicyclettes, contiennent tout le matériel du campement.

et un ami traversèrent le détroit pour excursionner en France. Sans doute ils gardèrent le meilleur souvenir de leur voyage en Bretagne puisque cette année ils sont revenus en France.

A leur passage à Paris, les touristes furent autorisés à camper sur le terrain du Racing-Club de France, en plein bois de Boulogne. C'est là que nous les découvrîmes l'autre matin Ils étaient en train de faire le thé et, avec la plus grande cordialité, nos hôtes de passage nous prièrent d'accepter l'offre de partager leur petit déjeuner. Les voyageurs allaient partir à Fontainebleau, courte étape puisqu'ils ont coutume de parcourir une moyenne de 50 milles par jour.

Le camping cycliste aura un jour des adeptes chez nous ; une fois de plus la haute leçon sportive nous sera venue d'Angleterre. R. D.

Le Déjeuner.

La cuisine faite sur une lampe à alcool permet de faire un déjeuner excellent auquel rien ne manque.

Sur leurs machines, de solides routières, munies de changement de vitesse, les cyclistes emportent leur tente, des sacs de caoutchouc dans lesquels ils se couchent, leur cuisine, menus objets indispensables, casseroles, couverts en aluminium, assiettes d'émail, lampes à alcool, tasses et tout ce qu'il faut pour dédaigner l'accueil plus ou moins heureux d'un aubergiste à l'humeur fantasque.

La tente est de toile, guère plus épaisse que la toile à mouchoir ; elle coûte un franc le mètre et quatorze mètres suffisent pour faire une tente confortable. Les montants sont démontables, assez semblables à une canne à pêche. Lorsque la tente est bien montée, on peut braver la pluie, mais si les cyclistes sont nombreux, ils peuvent emporter un second toit que l'on tend à vingt-cinq centimètres au-dessus du premier. L'avantage de ce perfectionnement est appréciable, car on peut occuper tout l'espace couvert par l'abri sans craindre que l'humidité atteigne les voyageurs. Sur le sol, on étend un morceau de caoutchouc et rien n'empêche outre le sac, d'emporter des édredons caoutchoutés facilement transportables.

L'an dernier le secrétaire du club avec sa femme

Le Café.

Après le repas, les campers font leur café. Ils possèdent tous les avantages de la villégiature sans en avoir les inconvénients.

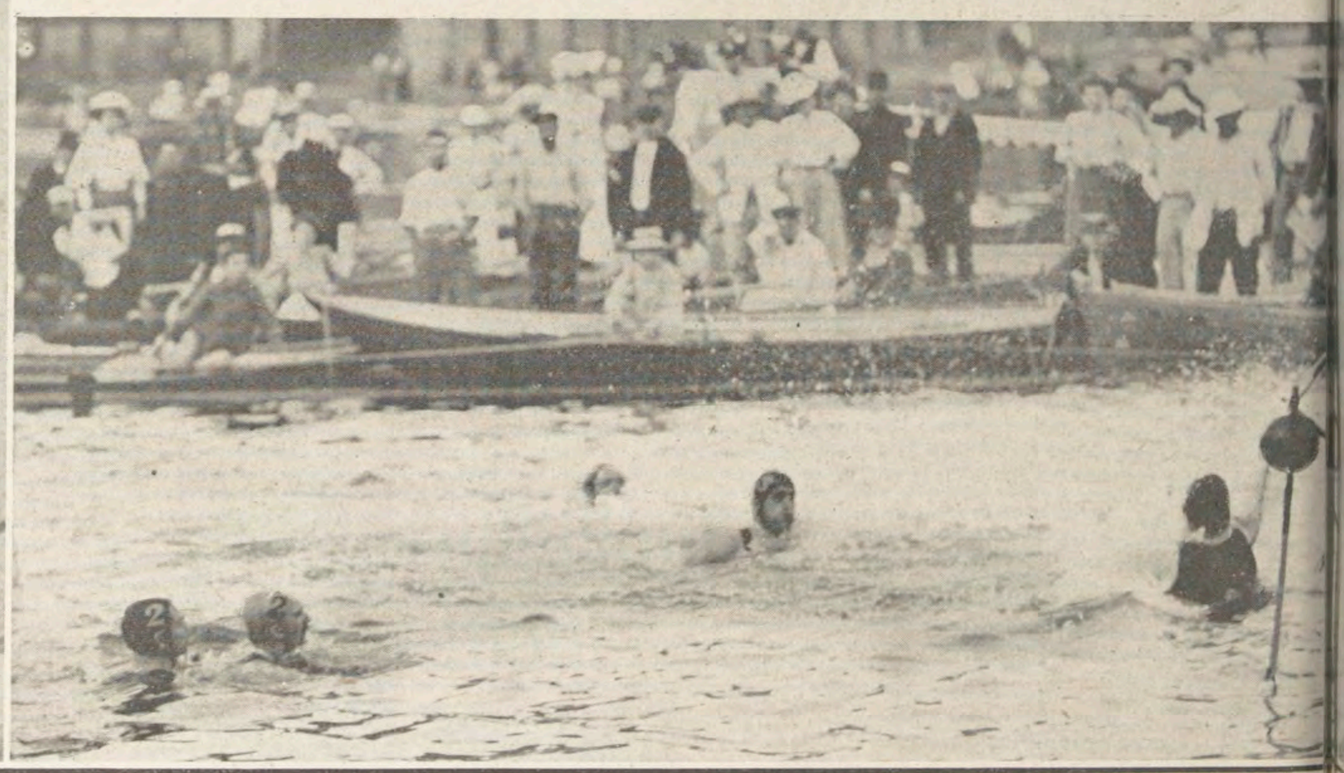
LES CHAMPIONNATS D

Le départ du critérium de 500 mètres.
Cette course fut très vivement menée par Otto Scheff et Forsyth, qui battirent de loin Vasseur, Mayer, Renou et Shaw.

Avant le concours de plongeons.
Les concurrents du Prix Laurent se rendent à la Girafe, d'où ils effectueront leurs sauts périlleux.

Otto Scheff. Forsyth.

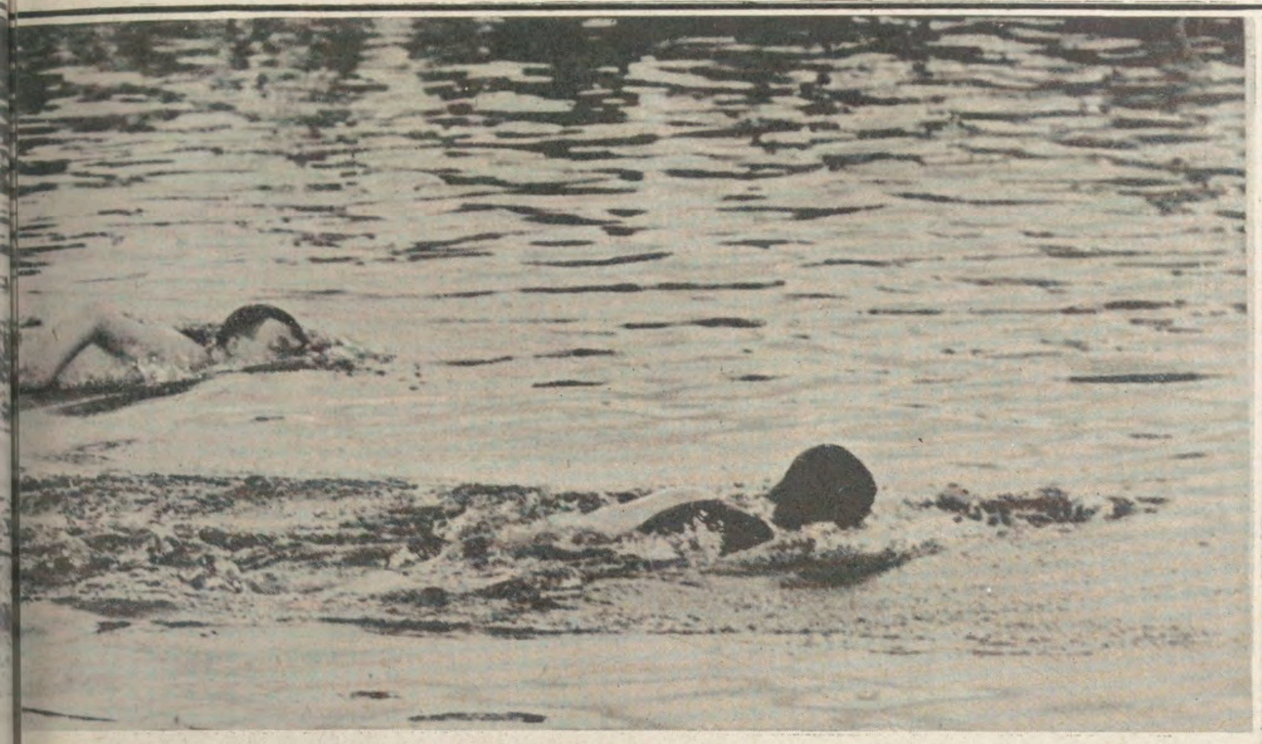
Otto Scheff et Forsyth.
Otto Scheff et Forsyth firent preuve d'une supériorité incontestable. A 250 mètres du départ, ils avaient déjà pris 30 mètres à leurs adversaires.



Un but au Water-polo.
Ce match est revenu à l'Hyde Seal Swimming Club, battant le Wiener Athletik Club, dont la brutalité souleva les protestations du public.

Le dimanche 12 août, à Joinville, l'*Auto* donnait la première réunion des Championnats du monde de natation. Le public, très

MONDE DE NATATION



L'arrivée des 500 mètres.
Après une lutte très sévère, l'Autrichien Otto Scheff parvient à prendre une demi-longueur à l'Anglais Forsyth, en 7 m. 26 s. 2/5.

Nicolaï.

Fritz Nicolaï.
...ar la diversité de ses plongeons, par leur difficulté, l'Allemand Fritz Nicolaï réussit à s'assurer la première place, par 74 points contre 63 au second.

Le vainqueur du Prix Laurent.
Le Prix Laurent était réservé aux plongeurs. Il fut gagné par Fritz Nicolaï (Allemand), qui fit preuve de témérité et d'adresse. Il battait de 11 points le second, Didelon (Français).

...rit plaisir au programme varié comportant des épreuves de vitesse, des concours de plongeons et des matches de water-polo.

LES CHAMPIONNATS CYCLISTES DU MONDE

Le cyclisme est le seul sport ayant des championnats du monde régulièrement organisés ✦ Leur origine. La supériorité du championnat de vitesse ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦

Se doute-t-on que le cyclisme est le seul sport possédant des championnats du monde régulièrement institués, c'est-à-dire fonctionnant d'une façon périodique et conformément à des règles reconnues par toutes les nations sportives?

Au lendemain du jour où l' « Union Cycliste Internationale », qui a assumé la tâche de gouverner annuellement le meeting mondial vient de prendre part aux réunions de Genève, avec un succès éclatant, il n'est pas sans intérêt — et en tous cas absolument d'actualité de faire cette remarque.

Pour des raisons diverses, les autres branches du sport ne possèdent rien d'équivalent a ces épreuves, organisées chaque année avec le concours effectif de toutes les nations intéressées, dans des pays différents et suivant des règlements si étudiés qu'ils peuvent passer pour des modèles de genre.

On se demande même pourquoi certains autres sports ne les adoptent pas. Il en est, tel l'hippisme, où la création de ces épreuves ne répondrait a aucun besoin et serait d'ailleurs impossible, mais pour d'autres, comme la course à pied, rien ne serait plus facile, à condition toutefois qu'une solide alliance entre les diverses fédérations nationales intervînt préalablement.

L'entente entre les divers pays, voilà l'écueil sur lequel bien des bonnes volontés se brisent et qui fit longtemps échouer les essais de championnats du monde tentés en cyclisme. La preuve qu'elle n'est cependant pas impossible a réaliser, c'est qu'après une longue période de tatonnements, la fédération cycliste universelle fut fondée et qu'elle connaît la plus prospère des existences. Son pouvoir est aujourd'hui reconnu partout où peut s'organiser une course de bicyclettes, et, parodiant la fière parole de Charles-Quint, ses dirigeants peuvent dire que le soleil ne se couche jamais sur leurs Etats!

Comment se fonda l'entente internationale

L'idée première d'une association de ce genre, et partant des championnats du Monde, dont l'organisation devait constituer sa principale raison d'être, revient à un journaliste et sportsman anglais des plus connus, M. Henry Sturmey.

C'est en 1893, que, aidé de quelques amis, il réalisa son rêve en fondant l'International Cyclist's Association, qui, la même année, organisa à Chicago, où avait lieu une Exposition Universelle, le premier meeting des championnats, qu'illustra l'inoubliable Zimmerman, alors amateur. Malheureusement, les promoteurs de l'idée, tous Anglais, avaient, dans leur conception fait montre d'un nationalisme britannique par trop aigu et tout, dans les moindres détails du fonctionnement de l'I. C. A., rappellait par trop ses origines. De là l'hostilité latente que lui témoignèrent dès le début les nations latines et qui se changea vite en une guerre ouverte.

Nous étions alors bien loin de l'entente cordiale, en sport comme ailleurs, et l'Anglais c'était l'ennemi! Moins d'intransigeance de la part de ses dirigeants eût cependant pu sauver l'I. C. A.; mais elle mit une sorte de point d'honneur à refuser la moindre concession. Rien d'étonnant donc à ce qu'au début de 1900, elle vît se fonder à ses côtés une fédération rivale, l'Union Cycliste Internationale, conçue sur des bases beaucoup plus libérales. La nouvelle venue ne tarda pas à grouper autour d'elle les pays les plus influents en matière de sport cycliste. Ses progrès furent si foudroyants que dès cette première année, la vieille I. C. A. se trouvait dans l'impossibilité d'organiser les championnats dont elle assumait l'organisation depuis sept ans déjà, et qu'elle abdiqua virtuellement entre les mains de sa jeune rivale. L'année suivante voyait sa fin.

Aujourd'hui toutes ces vieilles querelles — un brin puériles sans doute — sont oubliées et l'harmonie règne en maîtresse au sein de l'U. C. I., qui a continué avec plus d'éclat que jamais l'œuvre fondée par sa défunte rivale. Après quelques années d'une bouderie, bien explicable dans ces circonstances, l'Angleterre elle-même a repris dans l'aréopage cycliste la large place due à ce berceau du sport, et quand j'aurai ajouté qu'outre toutes les nations européennes, l'U. C. I. comprend les fédérations régissant le sport de la bicyclette dans les deux Amériques, en Australie et en Nouvelle Zélande, j'aurai donné une idée à peu près exacte de son autorité!

L'importance des Championnats du Monde, organisés annuellement sous son égide est naturellement en raison directe de l'influence prépondérante signalée plus haut. Certes, la perfection n'est pas de ce monde, surtout dans une entreprise du genre de celle dont l'idéal consisterait a mettre aux prises le même jour en un endroit convenu, tous les meilleurs coureurs du monde, tous, en excellente condition physique et dans la plénitude de leurs moyens athlétiques.

Du moins, les Championnats Cyclistes du Monde ont-t-ils atteint le degré qui se rapproche le plus de cette perfection vers laquelle tendent, sans l'espoir de jamais l'obtenir, les désirs de ses promoteurs. C'est ainsi que les deux courses de vitesse réunissent annuellement a peu près tous les candidats sérieux à des titres fort enviés parce que reconnus et consacrés partout.

Pour ne parler que du récent meeting de Genève, côté professionnels, un seul homme manquait a l'appel, parmi ceux pouvant émettre une prétention quelconque a décrocher le Championnat du Monde: j'ai nommé Frank Kramer, retenu dans la lointaine Amérique par des engagements conclus antérieurement. Mais pas un Européen ne s'était abstenu, et c'est véritablement sur un lot fort représentatif qu'Ellegaard a remporté sa retentissante victoire.

Dans le clan des amateurs, en faisant une réserve pour les Américains, dont la valeur exacte est ignorée de nous, la même réflexion s'impose. Par la continuité de ses succès dans les circonstances les plus diverses, et sur des pistes très différentes l'une de l'autre, l'Italien Verri s'est nettement affirmé comme le meilleur. Lui aussi, est digne du titre de champion du monde, si tant est qu'à la réflexion il ne soit pas un tantinet illogique de faire courir une épreuve de ce genre réservée aux amateurs, quand on sait pertinemment que nombre de concurrents, et non des moindres, ne méritent pas plus le qualificatif d'amateurs qu'Ellegaard, Poulain ou Friol!

Infériorité des Championnats de fond

Cette année, comme les précédentes, d'ailleurs, les championnats de demi-fond sont loin d'être aussi satisfaisants, au point de vue sportif que ceux de vitesse. Il y a là un état de choses auquel il paraît assez malaisé de remédier. On conçoit, en effet, que s'il est relativement facile de faire voyager, même de loin, le sprinter qui ne se trouve soumis qu'à des frais peu élevés et ne risque par conséquent pas grand'chose, il en va tout autrement avec des coureurs de demi-fond que doivent accompagner des entraîneurs et un matériel encombrant et par conséquent coûteux à déplacer. Si l'on ajoute à cet inconvénient l'aléa toujours à craindre des pannes d'entraîneurs mettant un concurrent, et parfois le meilleur, dans l'impossibilité absolue de défendre sa chance, on ne s'étonnera plus des champs restreints qu'on voit s'aligner parfois dans les épreuves mondiales. Pourtant, cette année, la présence de Walthour, de Darragon et même de Vanderstuyft contrastait singulièrement avec certains des championnats passés. Dans cette même course, par exemple, en 1903, à Copenhague, nous vîmes triompher Dickentmann, qui décrocha ainsi le titre de champion du monde, alors qu'il s'était montré auparavant et continua à se montrer ensuite, incapable de gagner la moindre course contre des concurrents de valeur.

Le véritable sportsman se console heureusement de cette situation, en songeant que là comme ailleurs, le demi-fond n'a qu'une valeur très relative. Pas plus que le meilleur cheval de l'année ne saurait être le gagnant du Grand Steeple, le meilleur cycliste à un moment donné, ne sera jamais le vainqueur d'un Championnat de demi-fond. C'est pourquoi, il est même illogique d'attribuer sur le papier, par un titre identique, la même importance à l'épreuve de pure vitesse et à celle qui comporte l'adjonction d'entraîneurs.

D'ailleurs, le bon sens sportif de la masse remet chacun et chaque chose à sa vraie place. Et dans le palmarès de la saison 1903 à laquelle je viens de faire allusion, de même qu'en toute autre année, Dickentmann peut être un des champions du Monde sans pour cela empêcher que le champion ne soit Ellegaard!

Evidemment, le gagnant du Championnat du monde n'est pas toujours le meilleur coureur de l'année, pas plus que le cheval qui triomphe dans le Grand Prix de Paris n'est infailliblement le meilleur de sa génération. La glorieuse incertitude qui constitue, quoi qu'on puisse dire, un des principaux éléments d'intérêt du sport, tient ici sa place. Et la preuve, c'est que, tout frais émoulu de son triomphe génevois, Ellegaard venait le jeudi se faire battre à Buffalo par l'homme qu'il avait semblé si manifestement dominé le dimanche. Qu'en conclure? Que Poulain est le meilleur? Non.

Mieux vaut s'en tenir à cette théorie du résultat, brutale, mais nette, qui consiste à considérer comme le champion du monde l'homme qui, ayant à une date et un endroit fixés par avance, répondu à l'appel adressé à tous les candidats au titre, l'a conquis loyalement et régulièrement.

Il faut bien ajouter d'ailleurs que, pour rester dans le sujet du présent article, le championnat du monde n'a jamais été remporté par un homme qu'on pût considérer comme indigne de le gagner. Les contestations élevées au sujet d'une liste qui se compose de Protin, Bourrillon, Arend, Banker, Major Taylor, Jacquelin, Ellegaard, Lawson et Poulain peuvent être sérieuses, mais elles sont toutes réfutables, puisque pas un des coureurs qui figure dans le palmarès ne le dépare et que seules y ont pris place de véritables célébrités de la pédale.

Je viens de citer de mémoire les noms de tous les vainqueurs du championnat des professionnels, qui date de 1895 seulement alors que la fondation des championnats du monde remonte, comme je l'ai dit plus haut, à 1893. Les deux premières années, donc, les épreuves mondiales courues respectivement a Chicago et à Anvers furent réservées aux amateurs ou soi-disant tels, car le recul de l'histoire, nous permet, sans la moindre crainte de porter un jugement téméraire, de déclarer que Zimmerman, Lehr et Jaap Eden n'auraient aucun droit à la blanche hermine symbolique. Soit dit en passant, cette obstination à soutenir exclusivement le sport amateur, même quand il était pratiqué par des coureurs qui, de notoriété publique, étaient des professionnels déguisés, fut une des causes principales de cette déchéance de l'I. C. A., dont les circonstances sont relatées plus haut. Le système de l'Union Cycliste Internationale qui a consisté à accorder plus d'importance au professionnalisme honnête m'a toujours paru de beaucoup préférable. Grâce à son application, les rangs des faux amateurs sont éclaircis et si chaque meeting de championnat en produit encore quelques-uns, il faut bien reconnaître, en toute impartialité, qu'ils viennent neuf fois sur dix des pays anglo-saxons.

Quant à moi, je rêve d'un championnat du monde unique, mais qui soit bien digne de son titre, et nous aide à connaître le meilleur coureur cycliste de l'univers, sans autre qualificatif. Que vous soyez amateur ou plus exactement qu'une fédération par trop bénévole, vous reconnaisse tel, ou que vous couriez ouvertement pour des espèces, peu m'en chaut. Alignez-vous dans la course, dont le gagnant sera champion du monde, sans autre épithète.

Et j'ajoute que mon désir de simplification est tel que je corserais volontiers cette grosse réforme, en supprimant les championnats de demi-fond. En même temps, on éviterait ainsi la multiplicité de champions, qui enlève une grande partie de sa valeur au titre. Car enfin, si l'on veut bien raisonner, dès l'instant où nous faisons à la catégorie de coureurs qui se spécialisent derrière les moteurs, la faveur inexplicable d'un championnat à eux réservé, pourquoi ceux dont les aptitudes trouvent leur application derrière les entraîneurs humains, ou sur la grande route, n'ont-ils pas également le leur?

Poser la question c'est la résoudre dans le sens, indiqué plus haut, du championnat unique.

VICTOR BREYER.

LE CIRCUIT DES ARDENNES

(Photos de notre envoyé spécial.)

Hanriot, au virage de Longlier.

Sur voiture Darracq, *munie de jantes amovibles et de pneumatiques* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch, *radiateur* Grouvelle et Arquembourg, *Hanriot a fini second, en 5 h. 40 m. 21 s., faisant une moyenne à l'heure de 105 kilom. 750. Il était à moins de 2 minutes du premier.*

(Plaques Lumière)

Un dérapage de Wagner.

Sur voiture Darracq, *munie de pneumatiques* Continental, *magnéto* Simms-Bosch, *radiateur* Grouvelle et Arquembourg, *Wagner s'est classé huitième, en 6 h. 14 m. 46 s. Il a battu le record du tour, en 45 m. 29 s., et celui des 100 kilomètres, qu'il a couverts en 52 m. 49 s., à plus de 113 kilomètres de moyenne.*

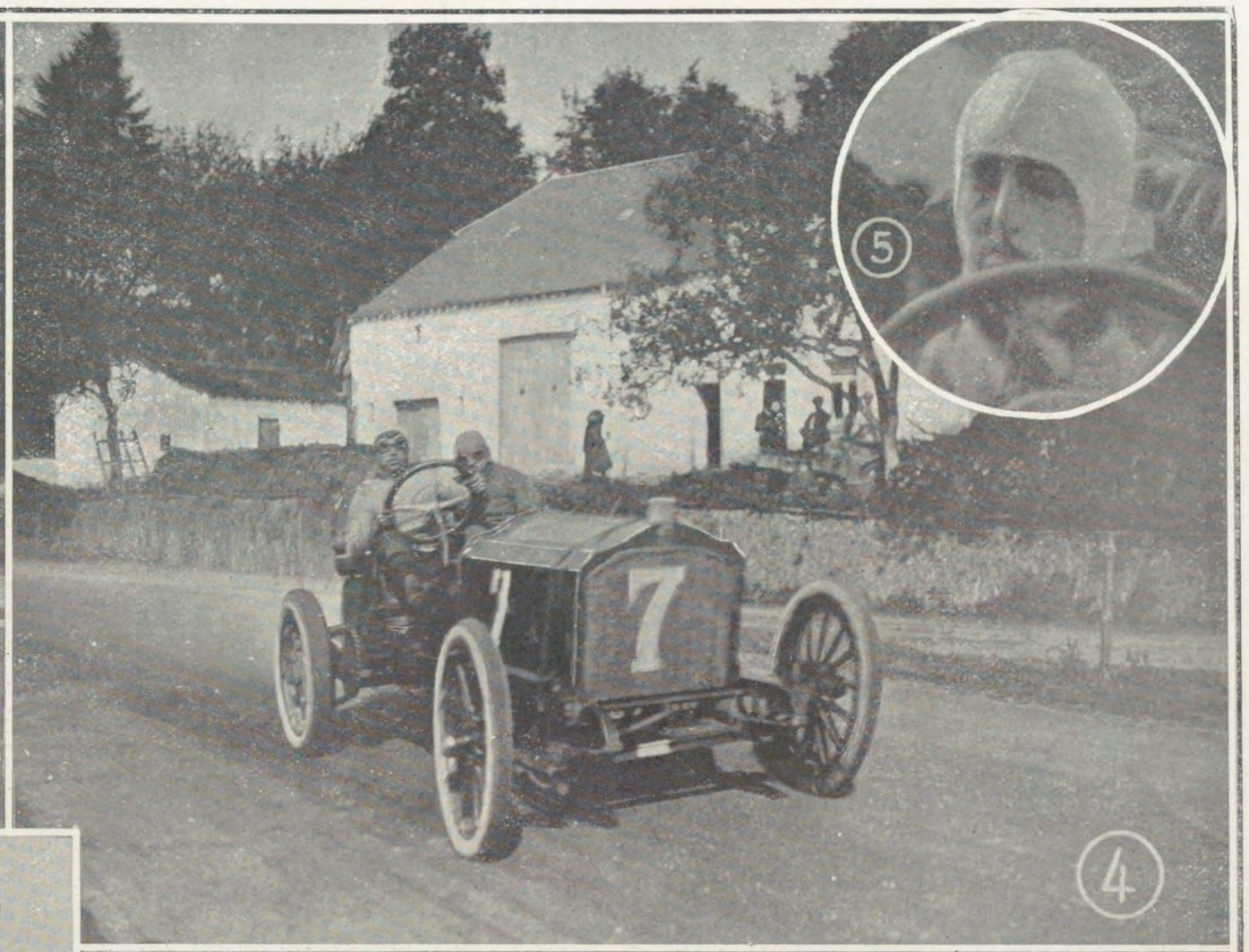
LE CIRCUIT DES ARDENNES — LA

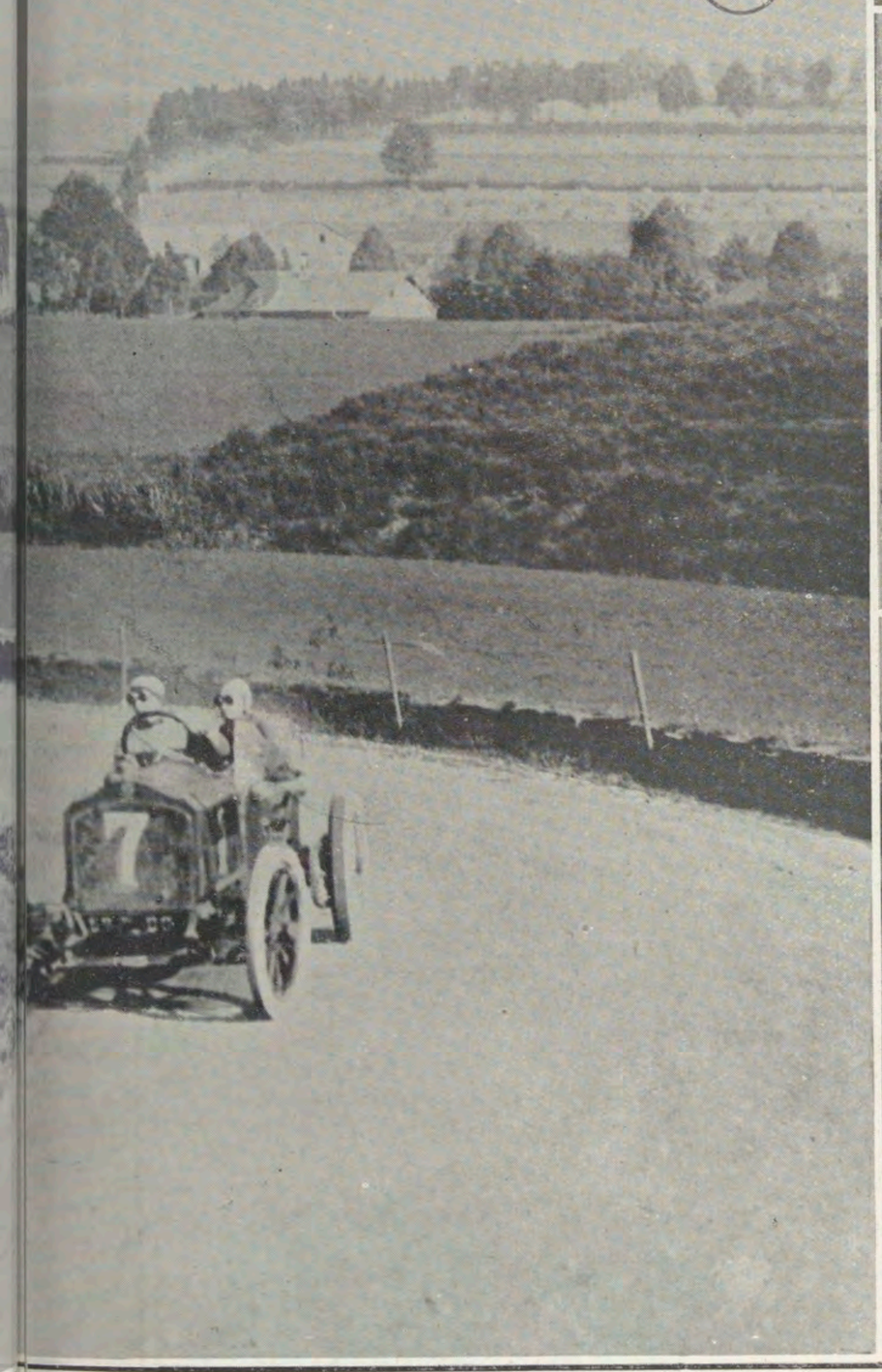
1. Duray, gagnant du Circuit des Ardennes. Belge d'origine, a gagné aussi sa première course en Belgique. — 2. Sorel, dans la ligne droi Bastogne. A fini 7e, en 6 h. 4 m. 38 s., sur Lorraine-Diétrich, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch, *radiateur* Grouvelle et Arquemb *— 3. Rougier, au virage de Longlier. Est arrivé 5e, en 5 h. 50 m. 11 s., sur* Lorraine-Diétrich, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-B *radiateur* Grouvelle et Arquembourg. *— 4. Duray, après Longlier. — 5. Rougier. L'excellent coureur marseillais a fait une très belle course. Il aura un*

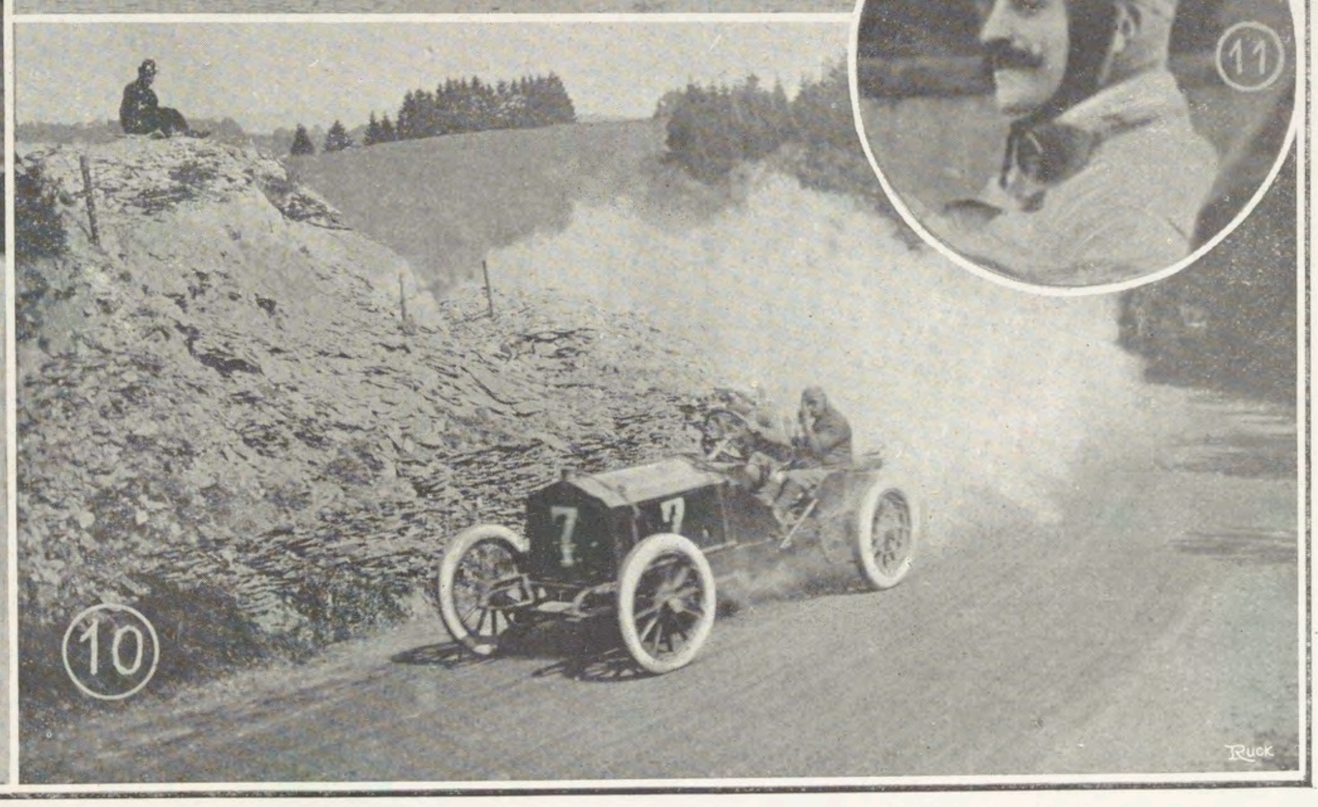
Le Circuit des Ardennes s'est terminé par la victoire de Duray, sur *Lorraine-Diétrich*. Jamais victoire ne fut si bien accueillie, car le coureur comme la marque comptent les plus sympathiques. Au milieu de ce peloton de conducteurs émérites, Duray avait ses partisans fervents, dont il n'a pas trompé les espérances. Le voilà, de ce jour, classé champion et favori de la Coupe Vanderbilt. Jamais, non plus, course ne fut plus palpitante. Duray a pris la tête dès le second tour et n'a pas été rejoint. Mais Hanriot rev

RSE DES *LORRAINE-DIÉTRICH*

(Photos de nos envoyés spéciaux.)







(Plaques Lumière).

tour. — 6. Gabriel. Le vainqueur de Paris Madrid n'a pas retrouvé sa chance d'autrefois. Il prendra sa revanche. — 7. Les deux vainqueurs de 1906. sz félicite Duray de sa victoire. Ils se retrouveront, sans doute, aux prises l'an prochain. — 8. Duray, dans la côte de Longlier. — 9. Gabriel, à Bastogne. ini 5e, en 5 h. 52 m. 14 s., sur Lorraine-Diétrich, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch, *radiateur* Grouvelle et Arquembourg. *— 10. Duray, Corne du Bois des Pendus. — 11. Sorel, pour ses débuts en course de vitesse, s'est montré aussi bon conducteur qu'au volant de sa voiture de tourisme.*

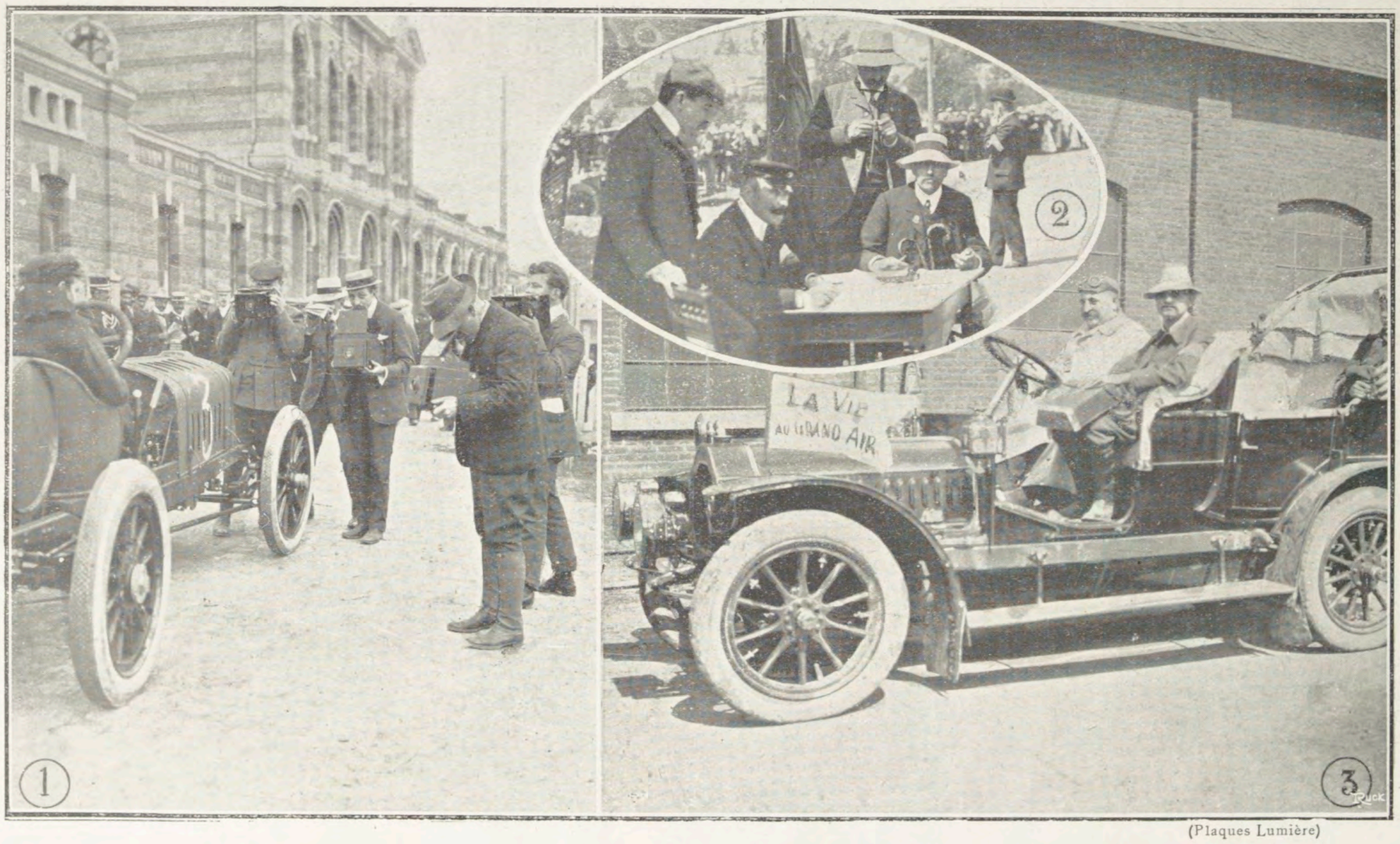
iblement vite et finissait second, à 1 m. 40 du premier. Barillier, qui finit sur sa lancée, est battu de 16 secondes par Rougier. De même, Wagner bat Salzer de 4 secondes. ne peut demander arrivée plus disputée. Finalement, 12 concurrents finissent, sur 18 partants, parmi lesquels 4 *Lorraine-Diétrich*, 3 *Bayard-Clément*, 2 *Darracq*, 2 *Mercédès*, *rasier*. Le meilleur temps fait sur le Circuit est battu de 20 minutes. La facilité de remplacement des pneus, grâce aux jantes amovibles, y est bien pour quelque chose.

LE CIRCUIT DES ARDENNES

(Photos de notre envoyé spécial.)

Albert Clément, au virage de Bastogne.

Le jeune Clément s'est classé sixième, sur voiture Bayard-Clément, *munie de pneumatiques* Dunlop, *magnéto* Simms-Bosch. *Il a fourni une fort jolie course, finissant en 6 h. 2 m. 55 s. Aussi bien, sur trois* Clément *parties, trois sont arrivées.*

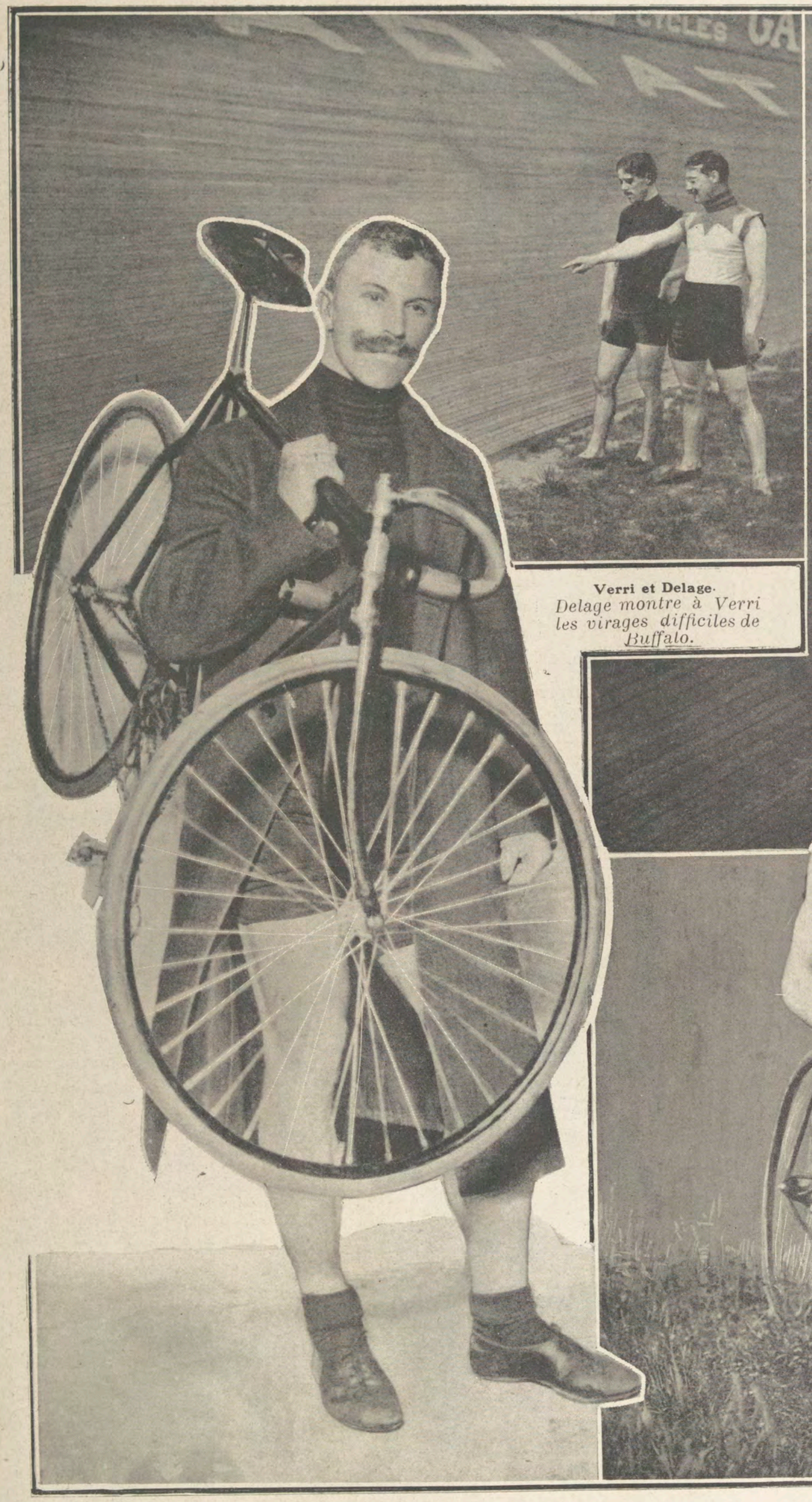


(Plaques Lumière)

Quelques à-côtés de la course.

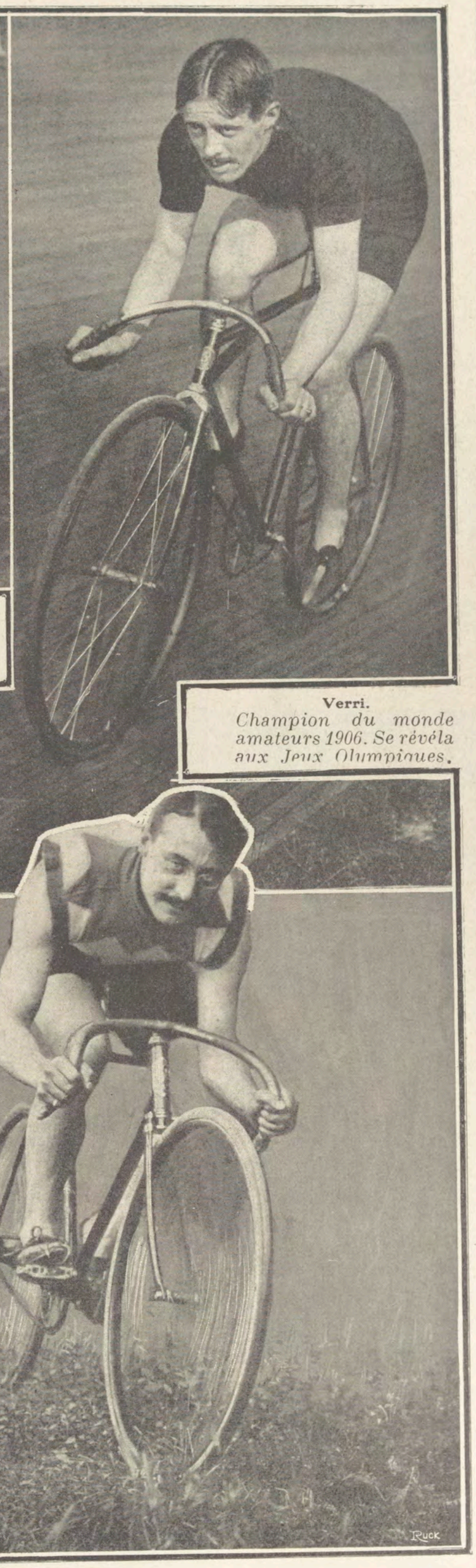
1. Le siège des photographes. L'armée des photographes, plus nombreuse à chaque épreuve, assiège les concurrents, qui se laissent, en général, faire avec complaisance. — 2. Les chronométreurs. Le service du chronométrage était assuré par MM. Emile de Beukelaer, Rolsaert, Heirmann et Steinhert. — 3. La voiture de la Vie au Grand Air. *C'est grâce à la voiture de Louis Loste, représentant de la Compagnie Dunlop, que notre photographe Simons a pu se rendre à Bastogne, en abandonnant pour deux jours la Coupe du* Matin, *qu'il a rejointe par le même moyen.*

LES CHAMPIONS DU MONDE



Ellegaard.
Quatre fois champion du monde. A figuré six fois en six ans dans la finale.

Verri et Delage.
Delage montre à Verri les virages difficiles de Buffalo.



Verri.
Champion du monde amateurs 1906. Se révéla aux Jeux Olympiques.

Delage.
Second du Championnat 1906. A pris sa revanche à Buffalo, dont Verri, il est vrai, ignorait les virages.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

L'AUTOMOBILE A HÉLICES

Tranquillement au frais près de l'étang de Villebon, je cherchais le sujet de mon prochain article, quand tout à coup une pétarade formidable déchire l'air. « Encore une sale moto », dit un voisin, mais le bruit augmente et tout autour une stupéfaction grandit : ce n'est pas une motocyclette, c'est un cyclone, c'est le char de feu du prophète Elie. Imaginez quatre roues, quatre bambous, deux hélices et un capitaine conduisant le tout, suspendu invraisemblablement. Heureusement il s'arrête pour faire le plein d'essence, j'interroge :

« Mon capitaine, quelle est cette machine? est-ce un grand secret ? — Mais non, dit le capitaine en riant, il n'y a rien de secret; c'est simplement un chariot mu par des hélices que j'ai fait construire pour mesurer leur rendement. Je fais au moins 40 à l'heure. — Quel moteur avez-vous pour cela? — Mais j'ai le fameux moteur Peugeot de 12-chevaux qui pèse 27 kilos et qui est pour cette petite force le plus léger au monde — c'est en même temps une rareté car il n'en a été fait que quelques exemplaires. — Et quelle impression a-t-on là-dedans, mon capitaine? — Exquise et comme avec ce propulseur on n'use pas de pneus, vous verrez probablement bientôt d'autres amateurs m'imiter. — Pas de pneus! et pourquoi donc? — Parce que la roue n'étant plus motrice ne fait que rouler sur le sol, sans frotter. »

Là-dessus un salut, un tour de manivelle, pétarade et la cyclonesque vision disparaît en me laissant heureusement le sujet de mon article.

Mais quelle mauvaise nouvelle pour les fabricants de pneus!

F. DE STOUTZ.

L'automobile à hélices du capitaine Ferber.

LES CANOTS AUTOMOBILES EN ANGLETERRE

Les Reliability Trials de canots automobiles qui viennent de se disputer à Southampton ont remporté un vif succès, presque aussi grand que celui de la Coupe de Trouville. Les meilleurs yachts automobiles d'Angleterre y avaient pris part ; c'est même ce qui a expliqué leur abstention dans le meeting de Trouville.

Espérons que notre supériorité dans ce sport sera aussi durable que dans l'automobile. Que nos constructeurs fassent attention et ils conserveront leur quasi invincibilité.

Les Anglais, plus pratiques, s'efforcent surtout de faire les coques solides et qui tiennent la mer. C'est là l'avenir.

L'Iris III, canot à pétrole de mer à M. J. Péronau.

CYCLISME

CONTRE LES CHAMPIONS

Il règne dans les différents sports, mais plus particulièrement dans le cyclisme, un singulier état d'esprit qui tend à diminuer la valeur du titre de champion gagné dans une épreuve régulièrement organisée, qu'il s'agisse du championnat de France ou du championnat du monde A peine cette épreuve, qui devait marquer le point summum de la carrière annuelle d'un coureur est-elle disputée qu'on s'ingénie à l'envi a organiser une épreuve revanche, une réunion d'appel tendant à arguer de faux les résultats de la seule épreuve qui compte, celle du championnat. Un de nos confrères n'a-t-il pas été jusqu'à proposer que le champion du monde soit tenu de défendre son titre contre tout venant, comme cela se passe pour la boxe, par exemple!

Pour être champion, il ne suffit pas seulement d'être le meilleur à une époque quelconque. Il s'agit d'être le meilleur le jour du championnat, à une date fixée longtemps à l'avance. C'est affaire aux coureurs à se préparer en conséquence, de manière à posséder leur pleine forme au jour précis.

C'est ce qu'a compris Ellegaard qui, quatre années déjà, a réussi à obtenir pour le jour du championnat du monde le summum de sa condition. Pour cette noble obstination, pour ce désintéressement sportif, il mérite d'autant plus nos applaudissements quand il a réussi.

MARCEL VIOLLETTE.

Courrège, vainqueur du handicap à Genève.

AUX CHAMPIONNATS DU MONDE

En dehors des épreuves réservées aux grands champions professionnels et amateurs, quelques courses dites de consolation furent organisées aux Championnats de Genève. On en parla peu. Rendons hommage à ces modestes en donnant le portrait de l'un deux.

LES VAINQUEURS DU TOUR DE FRANCE

Après leur course, au cours de laquelle ils ont dû ressentir des impressions peu banales, les vainqueurs du Tour de France. Pottier, Passerieu, Trousselier et Petit Breton ont décidé d'écrire leurs mémoires. Voilà un récit original qui, s'il voit le jour, ne manquera pas de remporter un certain succès.

Sur notre photographie, on voit Trousselier en train d'écrire entouré de gauche à droite par Pottier, Passerieu et Petit-Breton. L'équipe de Peugeot est donc au complet.

Les 4 premiers T. d. F. écrivent leurs mémoires.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 3 au 11 août

AUTOMOBILE

3-4-5 août.

Coupe de Trouville — Classement général. — Racers : 1. La Rapière, 2. Legru Vulpès.

Cruisers réglementaires. — 1. Calypso, 2. La Lorraine, 3. Aya IV, 4. Mendellsohn.

Jauge 1906. — 1. Korrigan, 2. Michou.

Jauge 1903. — 1. Phryné, 2. Voltigeur, 3. Fefé I.

CYCLISME

Dimanche 5 août.

Championnats du monde, — 100 *kilomètres amateurs* : 1. Bardonneau (Français), en 1 h. 52 m. 8 s. 1/5.

Vitesse (professionnels) : 1. Ellegaard, 2. Poulain, 3. Friol.

Jeudi 9 août.

Buffalo. — *Revanche des championnats du monde. Amateurs* : 1. Delage, 2. Verri.

Professionnels : 1. Poulain, 2. Ellegaard.

40 *kilomètres derrière motos* : 1. Dussot, 2. T. Hall, a 2 tours, 3. Mettling.

ATHLÉTISME

Dimanche 5 août.

Championnats du monde de natation (amateurs). — 100 *mètres* : 1. Cecil Healy (Anglais), 1 m. 8 s. (record en eau morte avec virage).

200 *mètres*. — 1. William Henry (Anglais), 3 m. 5 s. (record).

Plongeon. — 1. Dubost (Français).

500 *mètres*. — 1. Jarvis (Anglais), 7 m. 43 s. 4/5 (record).

Water polo. — Royal Life Saving Society.

HIPPISME

Dimanche 5 août.

Vichy. — *Grand Prix du Cercle International* (2.600 m.) : 1. Eider, au duc de Gramont (Sparkes), 2 Moulins la Marche. 3. Punta Gorda. (7 partants.)

Lundi 6 août.

Caen. — *Prix de la Société d'Encouragement* (2.200 m.) : 1. Red Pole, à M. Charron (F. Taylor), 2. Old Lady, [3. Menzieza (8 partants.)

Grand Saint-Léger de France (3,000 m.) : 1. Hautbois, a M. Maurice Caillault (J. Reiff), 2. Ris Orangis, 3. Le Cyclope. (4 partants.)

Mardi 7 août.

Vichy. — *Prix des Rêves d'Or* (1.000 m.) : 1. San Benito, au comte de Pourtalès (M. Henry) 2 Epine Vinette, 3. Zakar. (3 partants.)

Caen. — *Saint-Léger du demi-sang* (*trot monté*, 4.000 m) : 1. Dangeul, a M. Lallouet (Metivier), 2. Dirèa, 3. Diamant. (5 partants.)

COLLECTIONS

du Tour de France

On sait que notre photographe Simons a suivi de bout en bout le Tour de France. Au cours de ces treize étapes, il a pris un nombre considérable de clichés intéressants, dont une partie seulement a pu être utilisée dans la Vie au Grand Air. Nous avons fait établir un certain nombre de collections de ces photographies, que nous tenons à la disposition de nos lecteurs au prix de 15 fr. la pochette, contenant 12 photographies 13/18, pour la plupart inédites et constituant un souvenir documentaire et précieux de la grande course.

Pour ajouter à la valeur de ces collections en en limitant le nombre, nous n'en faisons tirer que 20, et nous prions ceux de nos lecteurs qui en désireraient, de nous adresser leur demande au plus tôt, accompagnée du montant. Joindre 25 centimes pour frais de poste recommandé.

Les collections seront envoyées dans les huit jours de la demande.

ATHLÉTISME

UNE SCÈNE DE GENRE.

Il s'est passé, l'autre semaine, au Comité d'Alger de l'U. S. F. S. A., un fait du genre regrettable. Un administré, mécontent d'une décision de cette respectable assemblée, interpella violemment à la sortie un membre du bureau et essaya d'influencer les autres par des paroles inconvenantes et des menaces.

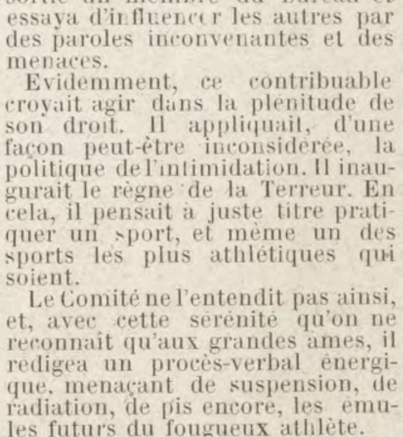
Evidemment, ce contribuable croyait agir dans la plénitude de son droit. Il appliquait, d'une façon peut-être inconsidérée, la politique de l'intimidation. Il inaugurait le règne de la Terreur. En cela, il pensait à juste titre pratiquer un sport, et même un des sports les plus athlétiques qui soient.

Le Comité ne l'entendit pas ainsi, et, avec cette sérénité qu'on ne reconnaît qu'aux grandes âmes, il rédigea un procès-verbal énergique, menaçant de suspension, de radiation, de pis encore, les émules futurs du fougueux athlète.

N'est-ce pas là un tableau typique, révélateur des mœurs chères à nos amateurs? Il faut n'avoir jamais pénétré dans le vestibule de notre fédération pour n'avoir pas vu mille petites scènes analogues. Elles sont un régal, sans doute, pour l'humoriste, mais elles nuisent à l'expansion des sports, qui demande concorde et bonne volonté.

Dans un cas analogue, un membre d'un autre Comité régional sortait en claquant la porte fort en manière de protestation.

FERNAND BIDAULT.



Daix, 2me de la traversée de Liège à la nage.

LA TRAVERSÉE DE LIÈGE A LA NAGE

La saison de natation bat son plein. Ce ne sont, en ce moment, que championnats, courses, matches et traversées de villes. La traversée de Liège a remporté un réel succès, le 27 juillet dernier. Notre photographie représente Daix, du Brussels Swimming Club, qui fournit une course très brillante.

Il est heureux de voir l'extension considérable que la nage est en train de prendre.

UN CHAMPION DU CROQUET

M. Félix Amblard, du Stade Français, est sorti vainqueur des deux principales épreuves singles de la saison de croquet qui vient de finir. Il s'est classé premier dans le Grand Handicap interclubs simple et dans le Championnat de France simple.

M. Félix Amblard, champion du croquet.

HIPPISME

LES ARMES A CHEVAL

Depuis que la loi de deux ans a été votée, de nombreux officiers se sont émus à la pensée que les cavaliers ne parviendraient pas dans ce laps de temps, a posséder suffisamment la science du cheval. Trois ans étaient le strict nécessaire. Deux ans ne peuvent donner que des piètres cavaliers.

Une association s'est fondée, dont le siège social est à Paris. Son unique ambition est d'assurer l'éducation morale et la préparation militaire des futurs conscrits des armes à cheval par des causeries avec projections sur les sujets les plus propres à développer les sentiments patriotiques et les connaissances spéciales. Préparer l'instruction équestre de ces jeunes gens par la voltige et les assouplissements en évitant cependant tout simulacre d'exercices militaires, tel est le but de cette association. Elle n'a aucun rapport avec certaines sociétés qui chaque dimanche, vont faire, sur la grande place de leur petite ville, des exercices imitant ceux des soldats et rappelant plutôt les enfants jouant avec des soldats de plomb.

Non, ce que recherche l'Association fédérative des Sociétés de préparation, au service des armes à cheval, ce n'est pas l'espoir de parader et de se promener en costume bariolé, mais le désir de faire un travail utile pour l'avenir.

Le gouverneur militaire de Paris a d'ailleurs bien voulu assurer l'Association de sa haute bienveillance et accepter le titre de membre d'honneur que lui offraient le président du bureau, M. Guérin-Catelain.

Il est hors de doute qu'avec pareil patronage, cette association soit vouée au plus brillant succès.

JACQUES MORTANE.

Les courses de Chalon-sur-Saône.

LES COURSES DE CHALON-SUR-SAONE

De grandes courses militaires ont été organisées dernièrement à Chalon-sur-Saône. L'épreuve réservée aux sous-officiers remporta un réel succès. Elle fut gagnée par Salvatrice, montée par le maréchal de logis Servent, du 14e chasseurs. Notre photographie représente le saut de la rivière par le sous-officier Geoffroy, montant Moskowa.

LA PÊCHE AU SAUMON

Aux environs de Navarrenx, sur le gave d'Oloron, à 40 kilomètres de Pau, la pêche du saumon est pratiquée avec succès par des pêcheurs, dont quelques Anglais, qui chaque jour parviennent à capturer des pièces magnifiques.

La prise du matin à la pêche au saumon.

LE TURF EN NORMANDIE

Au moment où les grands meetings normands battent leur plein, notre collaborateur nous donne ses impressions sur la première partie de la campagne d'août et sur les débuts de poulains de deux ans, débuts qui occupent en ce moment une grande partie de la scène du turf

Ile de France III.

Par War Dance, et Illusion à M. Maurice Ephrussi (F. Hardy), gagnante du Prix du Premier Pas, à Caen.

Le soleil est le grand magicien. Depuis quelques années, on pleurait sur la gloire évanouie de certains de nos vieux hippodromes de province; parmi eux, Caen était le meeting qui s'en va; on accusait ses programmes, sa situation géographique; on disait de savantes choses pour expliquer la perte de son antique renommée; il a suffi d'une belle et chaude saison normale pour ramener en Normandie et dans le chef-lieu du Calvados, en particulier, la foule élégante qui s'y pressait autrefois. Elle fut même plus nombreuse que jamais, et ce n'est pas un lieu commun de dire que les tribunes étaient trop petites pour contenir la brillante assistance.

Autrefois, le meeting de Vichy aurait tué celui de Caen; le goût des courses s'est accru autant que les fortunes, et s'il y a beaucoup de monde dans l'Allier pour assister à un somptueux prix de cent mille francs, il y a chez tant d'autres villégiaturistes une préférence pour la côte d'émeraude que le Prix du Premier Pas et le Grand Saint-Léger sont non moins suivis que les formidables events, si le temps est nettement de la partie.

Cabourg, Deauville, Trouville connaissent de nouveau des jours radieux; les débuts des jeunes, la présence des cracks de trois ans, la survivance des aînés de marque, puis un tas de petites courses sur lesquelles l'on pariotte, que l'on suit sans angoisse. Voilà le petit jeu des après-midi d'été, à l'ombre d'une tribune éclairée d'innombrables points blancs que font les légères et transparentes toilettes de saison. On parle, on parle encore, c'est un murmure, un bourdonnement de ruche après le brouhaha auquel donnent lieu les épreuves; on parle encore et toujours, plus qu'on n'écoute, plus qu'on ne regarde surtout, car combien de spectatrices ne retiennent de la journée de sport que des visions rapides de chevaux passant dans un train fou, de casaques multicolores, courses pour lesquelles on est venu, mais qui ne sont qu'un prétexte de réunion, sortes de pesage-partys qui amalgament un instant vingt, trente mondes en un seul, autant et plus de coteries.

Dédains des uns, indifférences, aspirations, ambitions, frottements, panurgisme, flirts, que n'y a-t-il dans cette assemblée composite pour laquelle le coup de cloche qui annonce le départ sonne aussi la trève du travail de fourmi des âmes mondaines!

Alors l'intérêt du ticket que tient une fine main gantée de blanc crée une intime agitation d'un autre ordre; c'est le charme du sport ramené au point de vue égoïste. Mais à côté de ces éphémères prosélytes des luttes hippiques, nous pouvons remarquer que pour le plus grand nombre, le spectacle d'une jolie course, conserve toute sa saveur et toute la captivante âpreté d'un beau et vif combat. Le mutuel peut périr, il restera bien des gens qui aimeront encore et toujours ce sport qui a existé à tous les âges de l'humanité, et qui n'est point prêt de perdre son attrait, malgré tout ce que peuvent en dire de forcenés détracteurs.

La Normandie boit du lait Donc, à défaut de la Bourgogne, la Normandie est heureuse. La gaieté y règne sur tout le littoral, c'est, sur les routes, un va-et-vient fou; la brise de mer, le ciel bleu, la campagne verte encore comme nulle part, de longues et belles routes blanches où résonnent les trompettes des autos qui courent d'un rivage à l'autre, d'un château à un manoir, d'une villa à un hôtel. Et cette exclamation vous vient aux lèvres : « Que d'argent! Que d'argent! » comme l'autre disait et... pourrait dire encore devant la mer admirable en ce moment : « Que d'eau! Que d'eau! » Et que de couleurs, de tons!

Cependant, nous ne voyageons, pas en Chine, mais plus spécialement et surtout plus étroitement, dans les paddocks où apparaissent l'un après l'autre les spécimens de la jeune génération. Les photos qui illustrent ces lignes — chacun s'illustre comme il peut! — donneront une idée de quelques uns des nouveaux aspirants à la fortune et à la gloire.

Calomel.

Par Simonian ou Général Albert et Magnésie, à M. Aumont (Bellhouse), a fini troisième dans le Prix du Premier Pas. Il ne reparaîtra pas en course avant le Prix La Rochette, à Chantilly.

Maisons, Caen, Deauville et Cabourg ne nous ont pas encore permis de nous créer des opinions, et de nous les jeter au visage. Le Prix du Premier Pas a donné à une jument qui avait gagné dès ses débuts hâtifs en Angleterre, l'occasion de remporter une victoire, rendue assez méritante en raison de la surcharge. Toutefois, malgré la bonne impression causée par Ile de France III, nous devons dire que nous ne voyons pas en elle l'étoffe d'une jument de grand avenir.

Il est toujours délicat de se prononcer, surtout longtemps à l'avance, en pareille matière; mais notre humble opinion est que la pouliche de M. Vanderbilt qui a gagné le lendemain à Caen, Pimlico, est bâtie en jument de plus de valeur pour plus tard que celle de M. Maurice Ephrussi, déjà très faite sans être très développée. Si même j'avais à choisir pour plus tard dans le lot du Prix du Premier Pas, je jetterais mon dévolu sur le Sort, qui n'a succombé que d'une tête, après avoir marqué bien des hésitations, ou sur Calomel, dont on peut attendre un animal utile.

Pudeur, à M. Edmond Blanc était considérée, le lendemain, comme à peu près l'égale de Gisane, arrivée quatrième très près dans le Prix du Premier Pas et qui aurait été bien près de gagner si Calomel ne l'avait beaucoup bousculée dans la ligne droite. Cette mesure laisserait volontiers supposer que Pimlico aurait gagné le prix du Premier Pas, et aussi que le Sort qui a dû être essayé un peu meilleur que la pouliche n'a pas fait sa course, sur une distance trop courte pour lui, et où il a fallu le bousculer dès le départ afin de rester dans le déboulé rapide. Pimlico est une sœur de mère d'Illinois, un excellent cheval de M. Vanderbilt, victime d'un accident d'entraînement au début d'une carrière qui s'annonçait brillante. Ildico, la mère d'Illinois, que M. Vanderbilt, a gardé comme étalon à Villebon, est une poulinière importée d'Amérique. Cette victoire de Pimlico a donc dû être d'autant plus sensible à son propriétaire que, par une ironie d'un sort

pourtant favorable, ses deux cracks de l'année, Maintenon et Prestige, ont été achetés, le premier aux ventes de Deauville, le second à l'amiable. Or M. Vanderbilt possède plusieurs étalons, dont Halma, importé d'Amérique, fils de Hanover, le Saint Simon américain ; il a cinquante poulinières, et son année aura été faite par des animaux étrangers à son élevage. La joie n'a donc pas été complète. Qui donc est jamais complètement heureux ?

Regard en arrière Il paraît que nous verrons Maintenon à Deauville. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* veulent-ils bien se souvenir à cette heure de ce que je disais au début de l'année, au sujet de la manie de porter aux nues certains animaux et de décrier les autres sans leur donner le temps de faire vraiment leurs preuves ? La dernière course de Maintenon a désarmé ses détracteurs de bonne foi.

La victoire d'Eider, la place de Punta Gorda viennent affirmer encore la qualité du fils du Sagittaire. Consentira-t-on, dans le camp des professeurs, à avoir plus de patience et plus de documents, avant de porter des jugements sur de jeunes chevaux ? Comme par enchantement, je ne rencontre plus ceux qui me disaient que Maintenon était détestable et que Génial l'aurait porté sur son dos. Souhaitons, pour la vérité du beau sport, que Maintenon se présente à Deauville dans la plénitude de ses moyens. Plus j'y songe, plus j'incline à penser qu'il n'aurait pas dû perdre le Grand Prix de Paris ; il doit vraiment exister entre lui et Brisecœur un écart assez sensible pour que, malgré les excuses invoquées en faveur de Spearmint pour la façon dont il a été monté, nous supposions le champion français capable, d'après la ligne de Brisecœur, de battre le champion anglais. Sa présence à Deauville sera l'un des clous du meeting.

Pernod.

Par Patron et Elixir II, à M. Aumont (Bellhouse), gagnant du Prix de Villers, à Deauville.

Deauville nous réservait, dès son premier jour, le calme vendredi traditionnel, d'importantes apparitions avec le prix de Honfleur, destiné aux pouliches, et le prix de Villers, apanage des poulains ; de cette épreuve peuvent sortir de bons chevaux ; ce sont déjà, en tous cas, des sélections. L'an dernier, Hérode II, précédé d'une réputation d'entraînement, se faisait battre par Plan.

Deauville n'a pas eu de chance : après la longue sécheresse, la pluie est abondamment tombée le premier jour, troublant tout à fait la fin de la réunion ; il a été difficile de voir les concurrents du prix de Villers dans le paddock ; le dernier entr'acte fut un sauve-qui-peut, au moment où l'attention se portait sur quelques poulains de bonne apparence, comme Parnes, un fils de Lutin et d'Erynnie, joli cheval sur lequel des bruits favorables couraient déjà avant la bonne course de sa camarade d'écurie dans le prix de Honfleur. Mittro est également un joli poulain.

L'écurie Edouard de Rothschild, deux fois heureuse, notamment avec Péroraison, qui a gagné le prix de Honfleur, mettait en ligne un poulain bien signé du Roi Soleil. Pernod et Madcat étaient également remarqués. Nous aurions peine à croire néanmoins que le lot renfermait un crack pour l'an prochain. D'ailleurs les grandes indications ne commencent, en général, qu'avec le prix Yacowlef et sont surtout soulignées par le Prix de Deux Ans qui est souvent revenu à un animal du plus grand avenir.

Cette dernière épreuve portait jadis le nom de Morny. La fâcheuse politique a rendu prudent d'effacer le souvenir du grand homme d'Etat qui s'attache à la fondation de Deauville, comme à celle du Grand Prix de Paris. Les tristes mesquineries ne changent pourtant rien à l'histoire des peuples.

SAINT-GEORGES.

Le Sportsman et la Finance

En ce moment les sportsmen ont à suivre tant de championnats, de coupes, de raids, de grands prix, de matches, de luttes athlétique et sportives en tous genres, que nous avons conscience de venir, avec notre causerie financière, bien mal à propos. Cependant nous ne pouvons pas nous dispenser de donner à nos lecteurs notre opinion sur les affaires du jour.

Si la critique d'un journal financier sérieux ne doit jamais dépasser un jugement impartial, son devoir strict est d'apprécier justement, dans l'intérêt de ses lecteurs, les opérations financières qui sont proposées au public.

La *Revue Internationale des Valeurs de Placement* dont nous avons entretenu si souvent nos lecteurs, vient de remplir ce devoir, d'une façon très correcte, vis-à-vis de deux émissions importantes, celle des Obligations 3 3/4 o/o Pensylvania Railroad et celle du Chemin de fer des Alpes bernoises.

Voici un résumé de ses appréciations :

L'émission de 250 millions de francs ou 50 millions de dollars en obligations 3 3/4 o/o ou Bonds Pennsylvania, faite en France par nos grandes banques, est un simple prêt sur titres consenti à la première des Sociétés des Chemins de fer des Etats-Unis. L'emprunteur est de premier ordre, mais l'affaire est médiocre. D'abord ces bonds ne rapportent pas 4 o/o, ce qui est maigre. Tant qu'à passer l'eau, il fallait au moins offrir mieux au public ; nous avons en France de bonnes obligations 4 o/o, meilleures que ces bonds. Mais le pire est que le gage est discutable.

La Pennsylvania ayant déjà emprunté beaucoup (810 millions) et ayant engagé sa garantie pour tous ces emprunts qui priment le nouveau, il fallait un gage spécial. Le Syndicat d'émission s'est contenté d'un dépôt d'actions de Chemins de fer américains dont voici le détail :

		Dollars
Nandalia	Actions....	7.500.000
Northern Central	Actions....	18.000.000
Philadelphie-Baltimore et Washington	Actions....	14.000.000
Pittsburg, Cincinatti, Chicago et Saint-Louis	Actions privilégiées.	11.000.000
Norfolk & Western	Actions privilégiées.	5.500.000
Norfolk & Western	Actions ordinaires.	11.000.000
Baltimore & Ohio	Actions ordinaires.	6.500.000

Ni les Nandalia, ni les Northern Central, ni les Philadelphie Baltimore & Washington ne sont cotées. La Pennsylvania Railroad estime les premières à 85, les secondes à 99 et les troisièmes à 40 o/o.

Si l'on accepte l'estimation faite par l'emprunteur des titres non cotés et les cours actuels de la Bourse sur les autres, le gage total a une valeur de 62.525.000 dollars ; mais si l'on prend le cours moyen des cinq dernières années sur les actions du gage qui sont cotées on reste bien en arrière des 50 millions de dollars de l'emprunt.

Est-ce prudent, si l'on considère que les actions de chemins de fer subissent sur le marché de New-York des baisses aussi énormes que soudaines ? Il est vrai que la Pennsylvania s'est engagée, comme tout emprunteur sur titres, à maintenir, par de nouveaux dépôts, la valeur de son gage à 20 o/o au-dessus de la valeur de son emprunt ; mais ces conditions, bonnes pour un report de 100.000 francs fait sur le marché courant, sont indignes d'une grande opération de notre haute Banque.

D'ailleurs ces opérations rapportent couramment au prêteur, 5, 6 et 7 o/o et sur les obligations Pennsylvania, les porteurs de titres ne touchent pas 4 o/o d'intérêt.

Ce faible revenu est le reproche le plus grave que mérite cette affaire. Il n'était pas besoin d'aller chercher des obligations américaines pour offrir au public un revenu inférieur à 4 o/o ; nous avons en France des obligations, tout aussi bonnes que les dernières Pennsylvania, qui donnent ce taux

En ce qui concerne l'émission des titres du chemin de fer des Alpes Bernoises, la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* est plus sévère, et nous engageons tous nos lecteurs à réclamer les articles fortement documentés qu'elle leur consacre.

« Toute l'émission, dit-elle notamment, est basée sur un rapport de M. Zollinger, qui évalue la recette nette kilométrique à 39.150 francs, ce qui permettrait à la Société, non seulement de servir l'intérêt de ses obligations, mais de payer un dividende aux actions de priorité. L'émission a réussi. Maintenant, on apprend qu'il existe un autre rapport de M. Moser, tout aussi officiel que le premier, mais que personne ne connaissait, et dont les chiffre sont tout différents. M. Moser explique que l'expérience du Gothard a prouvé péremptoirement que, pendant les dix premières années, la recette kilométrique nette restera fort au-dessous des 25.667 francs nécessaires pour servir les intérêts des obligations du Loetschberg. Quant à des dividendes pour les actions de priorité, il ne faut pas y songer. Pourquoi le Syndicat d'émission a-t-il fait le silence sur le second rapport ? Nous souhaitons pour les porteurs de titres que les chiffres de M. Zollinger soient les bons, mais sur place on ajoute foi aux chiffres de M. Moser. »

Cette émission du Loetschberg apporte une preuve de plus à la justesse de la recommandation que nous ne cessons pas de faire aux capitalistes. Prenez vos renseignements directement, dans le pays même.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,

9, rue Pillet-Will, Paris.